

SØMANDENS TØJ

Af

HENNING HENNINGSEN

I tidligere årbøger har forfatteren skrevet om sømandens kagebog, sømandens drikke samt sømanden og tobakken. Her fortsætter han disse kulturhistoriske undersøgelser med en beskrivelse af sømandens klædedragt fra slutningen af 1000-årene op til vor tid. Som sædvanlig er stoffet hovedsagelig taget fra det forholdsvis ensartede kulturområde, som udgøres af de nord- og vesteuropæiske søfartsnationer og for de sidste 200 års vedkommende fra USA.

Ved et skæbnens under er en fuldstændig sømandsdragt fra ca. 1650 bevaret i The Museum of London. Den består af trøje med krave og påsyede ærmer med manchetter, »pludderbukser« med knæspænder, højhælede sko samt baret. Ellers kendes kun lidt sømandstøj fra ældre tid, og selv fra nyere perioder er kun få stykker bevaret på museer. De har i de fleste tilfælde været for simple, for snavsede og for slidte, kun egnede til at smide væk. Nogle fund er gjort i vrug, men ellers må vi opbygge vor viden på billedmateriale og beskrivelser, men det er klart, at de ofte lader os i stikken m.h.t. farverne og stoffernes art og kvalitet samt de mange detaljer i snit og syning. Vi kan heller ikke vide, hvad mange af de betegnelser for klædningsstykker, vi møder, nøjagtigt betyder.

Man må prøve at gøre sig klart, hvad begrebet sømandstøj dækker. En dansk sømand sagde omkring 1850: sømandens udstyr består af *passattøj, dravattøj og landgangstøj*, dvs. tøj til godt (og varmt) vejr, til ondt vejr og til pænt brug. En engelsk sømand fortalte på samme tid, at han havde *ét sæt landgangstøj, to sæt arbejdstøj og ét sæt olieklæder*. Det er klart, at der må skelnes mellem dragterne efter deres brug. Man kan heller ikke komme uden om, at der var forskel på det, som yngste mand ombord bar, og de ældre matrosers tøj. Officererne, kaptajn og styrmænd, gik i tøj, som igen var forskelligt fra mandskabets. I varmen var man anderledes klædt end i kulden, og i vådt vejr anderledes end i tørt. Søfolk i langfart var smartere klædt end i den hjemlige småskibsfart. Der var også forskel på orlogsmændenes dragter, især efter uniformeringen, og koffardisømandens tøj.

Analyserer vi det billedmateriale, vi må bygge på, ser vi hurtigt, at det i reglen er statussymbolet, det fine tøj, landgangstøjet, som vises. Langt

sjældnere ser vi søfolkene i arbejdstøjet, som selvfølgelig har været yderst enkelt og uformelt, men også mere praktisk.

I det følgende vil vi i al mangfoldigheden prøve at finde frem til ændringerne i sømandsdragterne op gennem de vekslende tider. De forandrede sig ustandselig lige som tøjet på landjorden, hvis vekslende moder de til visse tider fulgte, omend i mindre outreret form, bl.a. af praktiske og standsmæssige grunde. Til andre tider var den maritime dragt langt mere egenartet og formåede at påvirke moden på land. En kort oversigt over uniformernes historie hører med ind i billedet. Efter beskrivelsen af de skiftende moder i store træk vil det være nødvendigt at følge de enkelte klædningsstykkers historie fra isse til fod for at få flere detaljer med. Vi må også omtale sømændenes personlige genstande og høre om hans kistefornøjelse og tøjvask.

Mange af vore eksempler stammer fra England, dels fordi kilderne flyder rigeligst derfra, dels fordi den engelske søfart og dens »style« efterhånden blev dominerende. Der er dog ingen tvivl om, at Holland i tidligere tid spillede en stor rolle for klædedragten, men det er ofte vanskeligt præcist at påvise det.

Sømandsdragten gennem tiderne

Som det fremgår af Bayeux-tapetet fra omkring 1077 gik Vilhelm Erobrerens søfolk med korte broge og lange hoser, grønne, hvide, brune og røde. Derover havde de en knælång, opslidset kjortel af uld, grøn, rød, brun, hvid, til at tage over hovedet og med bælte om livet samt krave og opslag på de lange ærmer. Nogle af dem havde en slags tætsiddende hue på, men de fleste var barhovede. Denne dragt holdt sig i hovedtrækkene gennem middelalderen. Kjortlerne afløstes dog efterhånden af kortere vamsse. I koldt vejr bar søfolkene en lang kappe, ofte forsynet med en hætte eller kabuds til at slå op over hovedet, eller man brugte et løst skulderslag med hætte, ofte endende i en spids, i 1300-årene endda i den lange nedhængende strud. Men forøvrigt viser billeder, at der var utallige hue- og hatteformer i brug. Dragterne havde alle mulige slags farver, ja i 1400-årene var der endda eksempler på den sidste mode i land, *mi-parti*, dvs. at hver side af trøjen havde forskellig farve, og hosebæne ligeså.

I 1500-årene var vamsene eller trøjerne stadig korte og blev ofte supple-



På grundlag af samtidige kilder har skibstegneren Per Bøgh i samarbejde med forfatteren forsøgt at vise skiftende tiders typiske sømandsdragt fra år 1077 og op til ca. 1920. I visse smådetaljer kan der herske nogen uvished, og der er ikke redegjort for farverne. Hår og skæg svarer til tidens mode.

1. Normannisk sømand 1077, med kjortel og hoser (Bayeux-tapetet). - 2. Engelsk skipper ca. 1390, i kappe (Canterbury Tales, manus.). - 3. Engelsk sømand ca. 1485, m. vams og hoser (ill. i manus.).

1. Norman sailor, 1077. - 2. English skipper, c. 1390. - 3. English sailor, c. 1485.

ret med en ærmeløs vest eller jakke derover, enten til at tage over hovedet eller knappe fortil. Officererne brugte ofte den længere kjortel. Efterhånden dukkede de ellers usynlige broge frem igen som yderbukser, først posede og korte til midt på lårene, senere voksede til knæbukser eller udstoppede pludderbukser hen mod århundredets slutning. Som en reaktion optrådte i hvert fald fra 1550'erne løsere, ikke udstoppede bukser, som endda gik ned til halvt på læggen. Undertiden var de ikke bundet til forne-

den, så de blev til de senere så populære skørtebukser. I nogle tilfælde optrådte endda regulære lange bukser. Hoserne var endnu syet af klæde, og først langsomt afløstes de af strikkestrømper.

Officererne var påvirket af landmoden og brugte kostbare, mønstrede og kulørte stoffer til vamse og trøjer (*dubletter*). Deres kapper har af og til været opslidsede, så ærmerne silkefo' r posede ud. De var tit besat med pelsværk. I århundredets sidste halvdel brugte officererne spanske pipekraver og de rundpuldede, høje spanske filthatte. Som hovedbeklædning havde ellers den flade baret været almindelig, men desuden var der en mangfoldighed af filthattetyper. Mandskabet fulgte med så godt det kunne, men dets tøj var som regel af lærred eller groft uldent klæde. Huer og hatte var ligeledes mere beskedne og mere praktiske.

I regalskibet »Wasa«, som sank på Stockholms strøm 1628, er der gjort talrige fund af sømandstøj. F.eks. havde en af de omkomne en trøje af tykt vadmél med lange ærmer og korte, folderige skøder, vide knæbukser af uldtøj, rynkede i taljen og tilsnørede under knæet. Skjorten var af linned, strømperne, der holdtes fast af strømpebånd under knæet, ligeledes af linned; desuden snøresko med sløjfe. Han havde bælte om livet med skedekniv og en læderpengepung. En funden officershat af filt havde lav puld, hattesnor og bred skygge, opkrampet i den ene side.

Billeder viser, at danske søfolk i midten af 1600-årene var klædt i samme type dragt og med en lodden kabuds, en strikkehue eller en filthat på. Andre landes søfolk gik klædt på samme måde. Over skjorten kunne de have en ærmeløs vest. I koldt vejr bar de en eller to trøjer foruden undertrøje og skjorte: en kort overtrøje, jakke eller pjækkert af uldent stof med hæfter eller knapper, eventuelt en sejldugstrøje, om vinteren måske en islandsk uld- eller vadmélstrøje, samt uldstrømper og vanter. Halsklud eller -tørklæde brugtes selvfølgelig også. Om sommeren var lettere tøj af sejldug eller lærred almindeligt, ligesom søfolkene ofte gik barbenede ombord, hvis de ikke havde snøresko eller eventuelt søstøvler.

Mens knæbukserne holdt sig i lang tid, nævnes og afbildes på engelske skibe de knælange skørtebukser (*petticoat breeches*), som hollænderne brugte allerede omkring 1580. Officererne havde gerne knælange kjortler med en rad sølvknapper, skøder og lommer. De bar undertiden kniplingskrave eller -halstørklæde, skærf om livet, hosebånd med store sløjfer og fine sko med høje hæle og store spænder. Parykkerne begyndte at komme i brug efter 1650.

Efter 1600 var bomuldstøj ved at blive almindeligt, og snart hørte bom-



4. Engelsk sømand fra Cinque Ports 1513, m. baret, vams og posede korte broge (Mariner's Mirror, vol. 8). - 5. Fransk sømand ca. 1550, m. filthat, trøje med hætte og 3/4-lange bukser (Th. de Bry). - 6. Engelsk sømand 1598, m. flosbunden kabuds, kort trøje med krave, udstoppe knæbukser, snøresko (Cesare Vecelli).

4. English seaman, 1513. - 5. French sailor with trousers, c. 1550. - 6. English sailor, 1598.

uldsveste og -underbukser til munderingen på engelske orlogsskibe. Også til ydertøjet anvendtes bomuld mer og mer.

I 1700-årene opstod den »rigtige« sømandsdragt, som vi forstår den, i England. Søfolkene forlod efterhånden knæbukserne og gik over til vide, lange bukser, eller rettere trekvart-bukser, for de nåede knap ned til anklerne. De var af uld, lærred eller bomuld, ensfarvede eller sribede, og havde lommer. Undertiden var de forede med lærred. Ved siden af brugtes også skørtebukserne ombord. Disse kendtes nok i andre lande, i Danmark nævnes de f.eks. omkring 1800, men de lange bukser vandt hurtigere frem. Skjorterne, af uld eller bomuld, var sribede eller ternede i forskellige mønstre og farver. Busseronner, løsthængende trøjer, brugtes. Strikkede

strømper erstattede de syede strømper. Slynget om halsen havde sømændene et broget tørklæde af bomuld eller måske ostindisk silke, knyttet i knude. Over skjorten havde de en vest og/eller en kort skibstrøje med knapper og af lærred eller uldstof, i reglen farvet. Nogle anskaffede sig en lang søkjol, som officererne bar den efter almindelig mode. Skoene var i reglen meget lette og med spænder, når sømændene havde landlov. Halvstøvler til at snøre forekom ved siden af de lange. Huerne var af uldstof eller skind, ofte strikkede topluer med kvast, og der forekom små og store filthatte af forskellige former med runde, spidse eller flade pulde og med skygge, ofte opkrampet. Kasketter med skygge dukkede så småt op efter 1750. Allerede i begyndelsen af 1700-årene var der flere sømænd, som anskaffede sig en paryk i stedet for deres eget hår. På parykkerne satte de små trekantede hatte lige som folk på landjorden gjorde.

Officererne fulgte længe den gængse mode med knæbukser, broderet vest med knapper og lommer og den store kjol med galoner, én eller to rader knapper og store lommer. Den var uden krave, men tit med store ærmeopslag. Kniplingsbesatte skjortemanchetter stak ud af disse. De havde halsbind og kalvekrøs. Officererne bar oftest paryk efter den skiftende mode og brugte trekantet hat.

Den omtalte sømandsdragt bredte sig efter 1750 til andre søfarende lande. Efterhånden blev buksebenene længere og rakte til anklernerne. Som senere skal nævnes, påvirkedes moden før og efter den franske revolution gennemgribende af den. Især overtog menigmand gerne de praktiske lange bukser. Hos finere folk på land og til søs blev de lange bukser omkring 1800 accepteret i form af meget snævre pantalons, som sad så stramt, at man næsten ikke kunne bevæge sig i dem. De havde bukseklap i stedet for gylp, og til dem bar man lange ungarske støvler af blødt skind. Kjol'en ændredes til spidskjole med lange skøder, kort afskåret forside, stående krave, reverser og ærmeopslag. Ikke blot orlogsofficerer gik med dem, men også koffardikaptajner, helst i mørkeblåt eller sort stof og med en lys, kort vest med revers. Et tætsluttende halsbind, hvidt eller sort, blev båret dertil. Parykken var forlængst på retur. I de forskellige flåder bar orlogsgasterne enten deres eget hår eller kunstigt hår i en tjæret pisk ned ad nakken, men den afskaffedes i Danmark 1803, i England 1814.

De uniformerede officerer bar den såkaldte tokantede hat, en efterkommer af den trekantede, på forskellig måde, snart »tværskibs«, snart »langskibs«. Sømændenes typiske hatte var nu stråhatte med halvhøj, flad puld og bred, bøjet skygge samt hattebånd, eller filthatte, oftest sorte, som lave



7. Svensk styrmand ca. 1640, m. trøje, knæbukser og strikkestrømper (Johan Månsson). - 8. Engelsk styrmand ca. 1670, m. kjol og halsbind, sko med sløjfer (træsnit). - 9. Dansk sømand 1710, m. knappet jakke, knæbukser og snøresko (Trosner).

7. Swedish mate, c. 1640. - 8. English mate, c. 1670. - 9. Danish Sailor, 1710.

»høje« hatte og med stiv skygge. De var forgængeren for de blanke hatte, som især fra omkring 1830 til 1860 skulle blive dominerende. Denne »blankhat« opfattes stadig som den ægte sømandshat fra gammel tid.

I 1800-årenes første halvdel holdt man stadig fast ved den omtalte sømandsdragt fra 1700-årene, med lange, forneden meget vide bukser, med kulørte skjorter, med busseronner eller bluser, med pjækkert eller stortrøje og i kulden tykke striktrøjer. Man brugte stadig med forkærlighed rød- og hvidstribede lette stoffer, men efter ca. 1820 gik man tilbage til ensartede, stærke farver. Kaptajn og styrmænd skiftede hurtigt de upraktiske pantalons og de lange støvler ud med lange bukser, undertiden med stropper under foden, og klædte sig i det hele taget stadig efter landmoden. Den høje hat dominerede i mange årtier, indtil den stive bowlerhat trængte frem

efter 1870. Til brug ombord blev de praktiske kasketter meget populære.

Sømandsdragten havde siden midten af 1700-årene været ikke blot karakteristisk som standsdragt, men også velsiddende og køn. Nu skete der efter 1850-70'erne det beklagelige, at søfolkene over en bred front opgav denne dragt og gik over til at efterligne moden på land, ligesom officererne havde gjort det. De mødte nu op på landlov i mørkt jakkesæt med stiv flip, »klipfisk« og slips, med kasket med blank skygge, bløde filthatte eller bowlere, endda undertiden høj hat. De særlig lapsede blandt dem anskaffede sig en elegant overfrakke og måske en spadserstok. Det må have været et problem at opbevare dette fine tøj i skibskisten, så det ikke blev krøllet. Man kunne nu knap se forskel på søfolk og landkrabber. Så var den trope-dragt, vi får beskrevet som brugt i Vestindien 1884, mere acceptabel: hvidt tøj, kulørte skjorter, livskærf af silke og brede panamahatte.

Når vi betragter de mange gruppefotografier fra den tid og senere, synes vi, at alle søfolk var kommet til at se triste og ens ud, efter at de havde opgivet deres smukke standsdragt, men sådan følte de det aldeles ikke i samtiden. Der var virkelig forskelle efter nation og sted. F.eks. fortælles det, at den moderigtige danske landgangsdragt i begyndelsen af 1890'erne var blå Holmens bukser, blå sweater, fint hvidt halstørklæde, stortrøje og kasket med blank skygge. Men på samme tid bar hamborgske sømænd jakkesæt, hvid manchetskorte og stiv flip, diplomatfrakke, stiv, sort rundpudlet hat og paraply. Trods alt var den mindre fornemme danske dragt mere præget af det maritime.

Til daglig brugte man selvfølgelig ikke det flotte kluns. Man klædte sig mere bekvemt i skjorte eller bluse og bukser, eventuelt med vest eller striketrøje, i koldt vejr med en pjækkert eller stortrøje; på hovedet en kasket eller efter omkring 1900 en »sixpence«, en blød tøj-kasket, hvis lave puld var trukket hen over tøj-skyggen. Også hvide lærredshuer, hvis kant kunne slås op, strikkehuer, sommetider matroshuer var i brug. I fremmede lande købte man lokale hatte, f.eks. bredskyggede stråhatter eller filthatter.

Tendensen til at følge landjords mode har holdt sig op i 1900-årene. Under det daglige arbejde, hvor man forøvrigt siden ca. 1790 havde brugt dragter af det særligt stærke og praktiske dungaree-stof, kom nu specielle arbejdsdragter som overalls og kedeldragter, påvirket af fabriks-»uniformen«, i brug. På dampskibe havde fyrbødere og maskinfolk forlængst klædt sig i praktiske dragter, og det fortsatte i motorskibene. Hovmestre og kokke havde også egnede hvide dragter. Anorakker, vindtætte bluser, i varmen shorts og kortærmede tropeskjorter blev ligeledes overtaget fra



10. Engelsk sømand 1737, m. trekantet hat, stribet vest, jakke og lange bukser (stik). - 11. Hollandsk supercargo på dansk kinafarer 1731, m. nathue, slåbrok, plisseret skjorte og tøfler (kinesisk figur). - 12. Engelsk sømand ca. 1780, m. trøje, halsklud, skørtebukser og spændesko (stik).

10. Sailor, English Navy, 1737. - 11. Dutch supercargo in dressing-gown, 1731. - 12. Sailor with petticoat breeches, English Navy, c. 1780.

land. I vor tid har det såkaldte cowboytøj af blåt denim også gjort sig gældende på maritimt område. Landgangstøjet er nu langt fra så fornemt som tidligere. Flip og slips er i vid udstrækning opgivet, og tanken om at tage pænere tøj på til særlige lejligheder eksisterer næppe i den moderne generation, hverken til søs eller til lands.

Orlogsmarinens uniformer

Uniform betyder ensartet. En ensartet dragt er bl.a. af genkendelses-

grunde praktisk, ikke mindst inden for hær og flåde, for at skelne ven fra fjende og officer fra menig.

Mens hærens uniformer kan føres tilbage til Gustav II Adolf, varede det forbløffende længe, inden flådens mænd blev uniformeret. Det var måske heller ikke så nødvendigt i det lille samfund, hvor alle kendte hinanden, men den største hindring var dog det økonomiske, idet det måtte være en selvfølge, at staten skulle betale uniformen, når den først var påbudt, for det kunne de fattige søfolk ikke klare. Det var billigere at lade dem gøre tjeneste i deres eget dagligtøj. Ønsket om uniformering dukkede stadig op, bl.a. af sundhedsmæssige grunde, idet søfolkenes tøj oftest var laset og tyndt og ganske utilstrækkeligt.

Fra tidlig tid findes der nogle tilløb til at uniformere bestemte mandskaber, især af repræsentative grunde. I 1571 indførte Frederik II f.eks. en uniform for besætningen på »Snukatten«, der ofte førte de kongelige over Storebælt, bestående af en kort, rød klædeskjorte, lange bådsmandsbukser og en ru (lådden) rød bådsmandshat (bådsmand = matros). Fra alle søfarende lande er der lige fra 1500-årene mange eksempler på, at chaluproere, der skulle føre kaptajner, fyrster og fornemme gæster til og fra skib, var iklædt en ensartet, fornem uniform. Den såkaldte sømandsfestdragt, som f.eks. endnu bruges i danske søkøbstæder ved fastelavnsoptog, dystløb og kirkeskibsprocessioner, går tilbage til chaluproeruniformen, som den havde taget form i 1800-årene. Den består af hvid skjorte eller busseronne, ofte med matroskrave og halstørklæde i knude, rødt skærf om livet, lange mørkeblå bukser og blank hat med huebånd.

En vis uniformering opstod, da man i de forskellige mariner i 1600-årene indførte slopkister, hvorfra folkene kunne supplere deres beklædning. Det tøj, slopkisterne havde til salg, var selvfølgelig temmelig ensartet.

I Danmark indførtes i 1688 en uniform for Holmens faste stok, som hvert år fik en lærreds skibsklædning og hverandet år en almindelig grå klædeskjole og en bådsmandshat. I 1701 fik søkadetkompagniet en uniform, bestående af en knælang, stålgrå kjole med rødt fo'r, guldgaloner, en række knapper og store ærmeopslag; endvidere knæbukser og trekantet hat med rød kokarde og røde fjer.

I 1722 blev danske søofficerer uniformeret med en rød klædeskjole med metalknapper og opslag. De skulle selv betale den. Farven ændredes i 1755 til blå, måske påvirket fra England, hvis søofficerer i 1748, altså 26 år senere end Danmark, blev uniformerede. Deres uniformsfarve var blå. Forgylde ankerknapper indførtes i den danske marine 1775, året efter at



13. Dansk sømand ca. 1790, m. skjorte, trøje og knæbukser med klap (maleri af ubk.). - 14. Engelsk orlogsgast 1799, m. blank hat, sribet skjorte med ombøjjet krave (forgænger for matroskraven?), jakke og lange bukser (Jacobsen: Sjömansuniformen). - 15. Tysk sømand ca. 1800, i arbejdsdragt, m. stråhat, busseronne og lange bukser (Gallerie der Schifffahrt).

13. Danish sailor, c. 1790. - 14. English tar, 1799. - 15. German sailor in working gear, c. 1800.

ankerknapper var påbudt i England. Guldepauletter toges i brug i den danske flåde 1783. I 1790'erne blev lange bukser indført for de danske kadetter, og i 1801 fik officererne gallauniform med skødekjole og snævre pantalons, som blev stukket ned i halvlange støvler. Hattene var af den omtalte tokantede type, mens Holmens håndværkere fik høje hatte 1812. Først i 1825 indførtes vide, mørkeblå bukser for officerer, og 1840 afløstes skødekjolen af en næsten knælang klædesfrakke, ligesom de fik lov til at gå med en blå kasket med et smalt guldbånd. Hermed var grundlaget i det store og hele givet for den nuværende officersuniform. Udviklingen herhjemme lå selvfølgelig på linie med de øvrige søfartsnationer.

Samtidig med uniformeringen af officererne voksede i alle landes orlogs-

flåder trangen til også at iklæde gasterne uniform, dels som nævnt fordi deres eget tøj var utilstrækkeligt, og dels for at styrke deres loyalitet over for flåden og gøre dem stolte over at tjene i den - hvad det unægtelig havde skortet på. Mange tilløb blev taget i de forskellige lande, snart med påbud om ens hatte, snart ens kraver, bluser osv. Det er derfor ofte svært at angive et præcist årstal for den faktiske uniformering.

Frankrig var sandsynligvis det første land, der gennemførte den almindelige uniformering, nemlig i 1840. Her udformedes efter den gængse busseronne den senere overalt efterlignede mørkeblå matrosbluse med tilsvarende lange bukser, og her synes også matroskraven at være fastslået, dog kun som en forholdsvis lille blå krave med tre hvide lidser. Til uniformen hørte en kort blå jakke. Hatten var den smarte blanke hat med hattebånd.

Den første marine, der fulgte Frankrig, var formentlig Sverige, som i 1848-50 gik over til fast uniform med mørkeblå jakke og lange bukser, lille matroskrave og en slags matroshue med en bred, flad puld og en rød dusk i toppen. Huen afløstes dog 1850 af blankhatten, men genindførtes 1861 i den form, den har nu, dog med lange huebånd.

Efter flere tilløb blev en fast uniform indført for gasterne i den engelske flåde 1857. Den bestod af en blå trøje eller jakke (herfra betegnelsen *blue-jacket* for engelske matroser) og blå bukser, en hvid bluse med blå matroskrave med de tre hvide lidser, en blå bluse stukket ned i bukserne (senere blev den båret løs som en busseronne), en pjækkert, et blåt silketørklæde, en sort lærredshat med huebånd med skibets navn i guldbogstaver og en klædeshue uden skygge og med lange bånd til at binde under hagen samt til pynt. I den følgende tid blev denne dragt lempeligt moderniseret. De flagrende huebånd forsvandt snart, og der blev indført hvidt huebetræk til sommer- og tropebrug. I 1956 blev huerne hvide hele året - med plasticpuld - og fik det stive »spring«. Bukserne blev snart klokkeformede forinden. Som bekendt opviser de syv rullefolder på tværs, kaldet *the seven seas*, efter en spøgefuldfuld tradition for at markere, at den engelske flåde behersker de syv verdenshave. Hvide arbejds- og tropeuniformer indførtes ret hurtigt.

I Danmark som i andre lande blev adskillige uniformsreglementer udstedt op i tiden, men da gasterne ikke havde råd til selv at bekoste de påbudte klædningsstykker med deres utilstrækkelige påklædningspenge, frembød besætningen ombord et forskelligt skue. Selv om almindelig værnepligt blev indført 1849, varede det dog til 1870, inden den faste uni-



16. Dansk skipper fra Fanø 1806, m. høj hat, frakke, sribet vest, snævre pantalons og lange ungarske støvler (maleri af J. Wenninck). - 17. Engelsk orlogsgast ca. 1806, m. nakkepisk, krave, trøje, livskærf og lange bukser (stik af Atkinson). - 18. Dansk søofficer i uniform ca. 1807, m. tokantet hat, sat »langskibs«, kjøl, kort vest, pantalons og halvlange kavalleristøvler (G.L. Lahde).

16. Danish skipper, 1806. - 17. English tar, c. 1806, with pigtail. - 18. Danish naval officer c. 1807.

form blev indført: stortrøje, busseronne (eller rettere bluse, da den blev trukket sammen med en snor i livet) af blå ravndug, blå vadmelsbenklæder, krave med tre hvide striber, matroshue med huebånd og sort halstørklæde. De i 1879 indførte blå-hvidstribede uldundertrøjer, kaldet »tigerkind«, dækkede den dybe halsudskæring.

Uden at kunne gå dybere ind på emnet må det siges, at det pudsige ved orlogsdragterne, både for officerer og gaster, var, at de i alle flåder kom til at ligne hinanden i forbløffende grad, så det stadig er svært at skelne fjende fra ven. Endvidere kan man studse over, at matroskraven, der helt byggede på sejskibssømandsdragten, netop indførtes, da de maskindrevne skibe

kom frem, og ovenikøbet blev bibeholdt til vore dage med få og små ændringer.

Matroskraven og matroshuen

Man har spekuleret meget over *matroskravens* opkomst og udvikling. Det synes som om den stammer fra den ikke mindst i England i slutningen af 1700-årene populære hvid-blåstribede sømandsskjorte med en krave, der blev bøjet om jakkekraven, måske for at beskytte denne mod sved fra halsen. Farvesammensætningen blev senere efterlignet, da man gik over til at gøre skjortekraven større eller ligefrem at naje en speciel løs krave på skjorten. Dette synes at være sket i Frankrig omkring 1830, hvor der nævnes en blå lærredskrave med *quelques lacets blancs*, nogle hvide lidser. Efter samtidige tegninger var der *tre* lidser, således som det stadig bruges. 1838 nævnes, at en dansk kadet på orlogsbriggen »St. Croix« skulle anskaffe »en blå krave med hvide bændler - 3 rader«, så Danmark har også været tidligt med. Herhjemme blev kraven dog først reglementeret 1857. I USA's flåde havde man før 1840 en lille krave med et stort brystforstykke, begge dog kun med to lidser og med en lille stjerne i snipperne. I Norge indførte man omkring 1843 en blå matroskrave, som også kun havde to hvide striber, indtil der omkring 1900 kom en tredje til. Først 1849 og derefter finder vi engelske matroskraver - dog ureglementerede - med snart én, snart to eller tre lidser. Den typiske matroskrave kan altså ikke, som det hårdnakket påstås, være opstået i England, og de tre lidser er på ingen måde minder om Nelsons tre sejre ved Abukir, København og Trafalgar. Da det engelske admiralitet i 1853 ville nå frem til faste regler, debatterede man grundigt, om kraven skulle pyntes med to, tre eller måske fire lidser, eller også med noget helt andet som f.eks. en række egeblade. De tre lidser vandt. Matroskraven kan heller ikke fra først af have været beregnet til at skåne jakken for smuds fra sømandens tjærede hårpisk, for den var som omtalt forlængst afskaffet, og forøvrigt var de første kraver som før nævnt ret små og smalle halskraver.

Det dertil hørende sorte *halstørklæde*, bundet i knude, kom hurtigt frem og bruges stadig i alle nationer.

Oprindelsen til *matroshuen* er sikkert den i ældre tid brugte uldne strikhuue med rund og flad, blød puld og en dusk foroven af garnnets ender. Den var billig og varm og egnede sig bedre end en hat til arbejdsbrug. I begyndel-



19. Holstensk sømand fra Blankenese 1835, m. stråhat, skjorte, lange bukser og guldring i øret (Jacob Gensler). - 20. Holstensk Elb-lods 1821, m. høj hat, jakke, vest og skørtebukser (W. Gropius). - 21. Amerikansk bådsmandsmat ca. 1830 i tidlig orlogsuniform, m. stråhat, matroskrave m. brystsmække, jakke, lange klapbukser (E.C. Young).

19. German(-Danish) sailor, 1835. - 20. Pilot from the River Elbe, 1821. - 21. Bosn's mate, U.S. Navy, c. 1830.

sen af 1800-årene fandt man på at sy den af klæde oven på en lav stimmel, og det var den type, der vandt, ganske vist efter en voldsom konkurrence med blankhatten. Matroshuen havde i begyndelsen en rund, rød eller blå dusk eller pompon, som den stadig bruges i den franske og norske marine og på skoleskibet »Georg Stage«. Dusken er dog ikke, som det er blevet sagt, for at tage stødet af, hvis man knalder hovedet mod de lave dæksbjælker. Efterhånden forsvandt den de fleste steder, og pulden blev knap så stor i diameter. Om stimmelens sad der et sort *huebånd*, ofte med kokarde og med lange ender, som oprindeligt var til at binde sammen under hagen, men mest til pynt; en tidlang bandtes de i en sløjfe over venstre øje. Nu er de

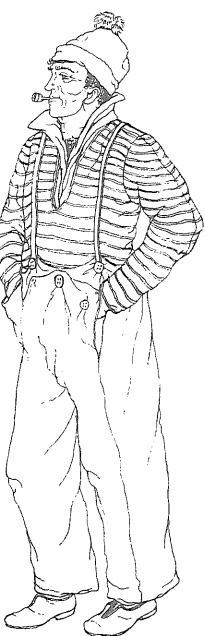
nedhængende ender kun bevaret i den tyske og russiske marine. På huebåndet maltes navnet på skibet med guldbogstaver; senere blev det indvævet. Forgængerer for huebåndene er metalskilte på sømændenes kabudser i ældre tid, især med kongemonogrammer eller våbenskjolde på. Sådanne nævnes bl.a. 1540 i England og 1722 i den danske marine. Det ældste bevarede huebånd med navn er fra England 1785, altså før matroshuen blev til. I Danmark nævnes huebånd 1838, og fra 1847 fik orlogsgasterne dem udleveret gratis.

Det må nævnes, at i den amerikanske marine har en hvid lærredshue med opslåede sider nu helt afløst matroshuen. Denne »kokkehue« (*white hat*), som allerede kendes fra før 1890, har dog ikke huebånd.

Uniformer i handelsmarinen

Allerede i begyndelsen af 1800-årene træffer vi lejlighedsvis forsøg på at klæde søfolkene ensartet på koffardiskibe, ikke mindst når en foretagsom kaptajn syntes, det ville virke smart at have et uniformeret mandskab, som det f.eks. fortælles om skonnertbrig »Cleopatra's Barge« af Salem 1816. Officererne på det engelske East India Company's skibe, som i sig selv var organiseret på orlogsmæssig manér, havde i 17-1800-årene uniformer, der meget lignede søofficerernes. Da de forskellige nationers orlogsgaster blev uniformerede, gik mange kaptajner over til at klæde deres mandskaber ensartet. På den norske bark »Marie« havde alle søfolkene således i 1855 hvide sejldugsbukser, blå uldskjorter, røde livskærf og på hovedet tyrkisk fez med lang sort silkekvast. I 1877 beskriver man den traditionelle danske vestfarerdragt: hvide bukser, blå uldskjorte og hvid hue. På flere skibe, bl.a. statens, lod man besætningen bære matroskraver og eventuelt også matroshuer.

Men det var først og fremmest officererne, som gik i uniform på de større skibe, ikke mindst på statsejede skibe og på passagerskibe. De fik kasketter med rederibomærke og guldsnore; de havde mørkeblå dragt med forgyldte ankerknapper og ærmedistinktioner efter deres rang. I troperne bar de hvide uniformer. Rederierne udstedte tjenestereglementer for denne uniformering, der også var ret ensartet verden over.



22. Fransk sømand fra Bretagne ca. 1835, m. strikkehue m. dusk, strikkeskjorte og lange bukser m. klap og seler (Gréhan: France marit.). - 23. Fransk orlogsgast ca. 1845, m. blank hat m. huebånd, matroskrave (m. én stribe), kort jakke m. brede opslag, lange bukser (Pacini: La Marine). - 24. Dansk søofficer (sekondløjtnant) 1840, m. guldtræsset kasket, uniformsfrakke, lange bukser (uniformstegning).

22. French sailor, c. 1835. - 23. Sailor, French Navy, c. 1845. - 24. Sub-lieutenant, Danish Navy, 1840.

Sømandsmode

Som nævnt har der hele tiden været et samspil mellem den almindelige mode og søens mode, i hvert fald hvad landgangstøjet angår. Der har næsten til alle tider været et eller andet karakteristisk for sømandsdragten, og selv om søfolkenes antal procentvis kun udgør en beskedent del af landbefolkningen, har deres dragt alligevel til visse tider kunnet påvirke den almindelige mode, ja selv skabt en ny. Det gælder som sagt omkring 1760, altså længe før den franske revolution, da de lange sømandsbukser fortrængte knæbukserne på land, ligesom de korte trøjer konkurrerede med kjøl'en; kombinationen skabte en helt frigjort mode, ikke mindst blandt

drengene og senere optaget af voksne. Hundrede år senere satte matrosuniformen et stærkt præg på specielt drenge-, men også pigemoden, lige fra ca. 1860 til 1940. Det gælder matroskøder, -kraver, -bluser, ankerknapper og stortrøjer. I vore dage har sejlsporten også præget moden, ligesom olietøjsdragterne er inspireret fra søen.

Til andre tider har en sømand næsten været klædt som en landkrabbe, når han trak i sit fine landgangstøj, som tidligere nævnt. I fremmede lande købte søfolkene ofte tøj, hvorfor man, som det siges i slutningen af 1700-årene om norske søfolk, kunne se forskel på, om de sejlede på England, Holland, Frankrig eller Danmark. De sidste var de tarveligst klædte.

Jo mere sømandsdragten skilte sig ud fra den gængse dragt, jo mere gjorde den indtryk af at være en standsdragt, sømandens egen dragt, som han var stolt af og bar på den rette, selvfølgelige og overlegne måde, - et udtryk for det man kalder søens stil, en slags etikette for påklædning og optræden. F.eks. den måde man satte sin blanke hat på, lod de vide, lange bukser svinge («suse») ved den sømandsmæssige gang, bandt sin halsklud på - og ligeledes fornemmelsen af, hvad man under ingen omstændigheder kunne gå med: frakke, handsker, paraply osv. Det var noget, enhver skibsdreng måtte lære, før han kunne siges at være en ægte sømand. De uskrevne love for hvad man kan og ikke kan ændre sig stadig op igennem tiden. Samme forhold gjorde sig selvfølgelig gældende på landjorden.

Man ville på forhånd mene, at det første krav til sømandsdragten måtte være, at den var praktisk og bekvem til arbejdet på dæk og til vejrs, men det har den faktisk langt fra altid været. Selv om dragten, vi behandler, i væsentlig grad er landgangsdragten, hvor det praktiske ikke spillede så stor en rolle, er det dog tit forbløffende at se, hvor unødvendig upraktisk den kunne være, følgende en eller anden ubegribelig mode. F.eks. blæste hatten, både trekantede, høje og blanke, af hovedet i blæsevejrs og måtte bindes fast med en storm- eller fangsnor eller med huebåndene. At man sagde om den blanke hat, at den gjorde søfolkene skaldede, er formentlig overtro, men praktisk var den ikke. Skyggen var så bred, at man ikke kunne se opad for den, når man entrede op. De meget vide bukser var nok nemme at rulle op over knæene ved rengøring af dæk, men de var livsfarlige under arbejdet i riggen. Det gjaldt forøvrigt alt, der kunne sætte sig fast eller komme i klemme, f.eks. i en blok: lange trøjeskøder, flagrende tørklæder eller huebånd, altfor vide skørtebukser. De store, pralende skospænder kunne få folkene til at snuble og falde, og kluntede, løstsiddende træsko var heller ikke egnede til arbejdet til vejrs. I stormvejr rejste matroskraverne



25. Dansk orlogsgast ca. 1850, i »præuniform«, m. matroshue m. dusk, huebånd og kokarde, matrosbluse og -krave, lange klapbukser (lit. af ubk.). - 26. Dansk skibsdreng ca. 1850, m. matroshue, busseronne, halstørklæde og lange bukser (Lor. Frølich). - 27. Svensk skipper 1848, m. nathue og i undertøj (P. Nordenberg).

25. *Sailor, Danish Navy; c. 1850.* - 26 *Danish ship's boy, c. 1850.* - 27. *Swedish skipper in his underwear, 1848.*

sig til stor gene, og vinden kunne finde vej ind under kapper og løse trøjer, puste dem op og blæse personen overbord. Det samme var tilfældet med de lange olietøjsfrakker, som derfor måtte bindes til om livet og ved ærmerne for ikke at fungere som balloner.

Forøvrigt var hvide klædningsstykker også upraktiske, idet de hurtigt blev snavset til af beg og tjære.

Farve og stof

Før vi går over til at omtale de enkelte dele af dragten, skal der siges lidt om farve og stof.

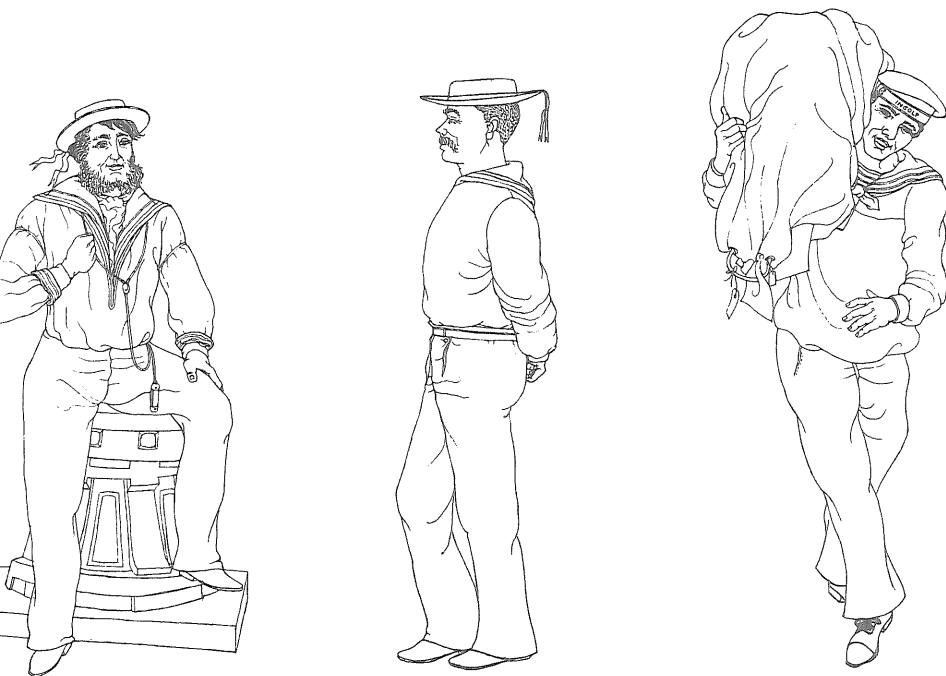
Op igennem tiderne har sømandens tøj, som vi har set, haft alle mulige kulører, til visse tider særdeles farveglade og brogede, til andre tider mere dæmpede og triste, som f.eks. i vor tid. Men der er ikke tvivl om, at blå, dvs. *mærkeblåt*, er sømandens »rigtige« farve. Allerede de gamle bretonske søfolk klædte sig på Cæsars tid i søblåt, og i hvert fald fra 1500-årene og senere blev blå mere og mere den foretrukne kulør. I England fastsattes blå som farven for orlogsofficerernes uniformer i 1748, hvad der blev efterlignet af andre nationer, både i orlogs- og koffardimarinen. Uden tvivl var det også den mest praktiske, idet farvestoffet indigo var det eneste, der var holdbart over for sollys og saltvand.

I ældre tiders dragtbeskrivelser forekommer en mængde betegnelser på stoffer og tøj, som det for os kan være svært at identificere og beskrive. Det skal heller ikke gøres i detaljer her. I almindelighed kan siges, at de i ældre tid var vævet af tråde lavet af færeuld og hør, evt. hamp, og senere af bomuld.

Af *uldstofferne* var især *vadmel* brugt af den jævne befolkning til lands og til vands lige fra vikingetiden og op til ca. 1900. Det var tykt og varmt og billigt at fremstille ved hjemmevævning. Klæde vævet af kamgarn var glattere, lettere og finere. Der nævnes stoffer som *drap*, *sars* (*serge*) og *kirsej* (efter byen Kersey i England). Det sidste var mere groft og slidstærkt og svarede nærmest til det i Danmark stadig til matrosuniformer brugte *Holmens klæde*; i England har man det tilsvarende *Pilot cloth*. Endvidere *pi* (ordet forekommer i pjækkert = lille jakke af pi). Et blødere uldstof var *flonel*, som brugtes til undertøj, fo'r o.lign. En grovere afart af dette var det mere løstvævede *baj*. *Fløjl*, vævet med blød og lådden overflade, brugtes til fint brug af søofficerer i 1600-årene.

Lærred, i finere udgave kaldet *linned*, var vævet af garn af hør (lin) og dets biprodukter. Det var tyndt og behageligt og brugtes både inderst på kroppen og til lettere ydertøj, enten hvidt eller kulørt. Tarveligere sorter vævedes af hamp eller blågarn. *Ravndug* (engelsk *duck*) var et stærkt, meget tæt og fastvævet lærred, som kunne bruges til trøjer og bukser. I sværere kvalitet kaldtes det for *sejldug*, idet det normalt brugtes til de lettere bramsejl eller, specielt af hamp, til de sværere, stærke sejl. Søfolkene syede ofte overtræksbukser og busseronner af kasserede bramsejl. Det engelske *dungaree*, brugt til arbejdstøj, er også en slags lærred, vel nærmest svarende til *drej*l.

Den første balle *bomuld* kom fra England i 1559, og da bomuldsstofferne blev almindeligt kendt i Europa efter år 1600, fortrængte de i mange tilfælde lærredet. Bomuldstøj var billigt og behageligt i varmen, men i kul-



28. Engelsk orlogsgast ca. 1855, m. blank hat, matrosbluse og -krave, lange bukser (T. Packer). - 29. Dansk marineartillerist ca. 1865, m. blank hat m. bånd, matrosbluse m. -krave, lange klapbukser (Borg: Uniformer). - 30. Dansk orlogsgast 1909, m. matros hue, -bluse m. -krave, »tigerskind« (stribet undertrøje), lange klapbukser (S.A. Nissen).

28. Sailor, English Navy, c. 1855. - 29. Gunner, Danish Navy, c. 1865. - 30. Sailor, Danish Navy, 1909.

den måtte man stadig have ildtøj. Masser af bomuldsstoffer (*kattuner*) kom fra Indien, f.eks. *gingang*. Fra Kina indførtes det populære *nanking*, som brugtes til lange bukser og til undertøj. Det var af gullig farve. *Molskind* var et tæt vævet, tykt stof, meget slidstærkt og egnet til arbejdstøj. Det stadig populære blå-hvidstribede *kadettøj* blev brugt så tidligt som omkring 1750 til sømandstøj.

I vore moderne tider er de naturlige stoffer i mange tilfælde erstattet af kunststoffer, som ikke skal omtales her.

Et andet naturprodukt var *skind*, især af får eller hjort. Det blev hvidgarvet og behandlet, så det blev blødt og behageligt, og det var næsten uopsli-deligt. På landjorden har det været meget brugt, visse steder lige til 1900,

især til bukser, men også til veste og jakker. Før strikkestrømperne kom frem, anvendtes det tit til hoser. Også til søs har det været brugt lige fra vikingetiden og op til vor tid. Det har dog den ulempe, at det suger vand og bliver tungt og ubehageligt i vådt vejr. Anderledes reagerer skind af havdyr som f.eks. sælskind, og vi hører da også, at hvalfangere og grønlandsfarere anskaffede sig trøje, bukser, huer og vanter af sælskind i kulden. Der er også enkelte vidnesbyrd om, at søfolk har brugt pelsværk af bjørneskind i arktiske egne, med hårsiden indad, så sneen ikke kunne sætte sig fast i den. Undertiden var almindelige sømandshuer til vinterbrug helt af skind og pelsværk eller foret dermed.

Hovedbeklædning

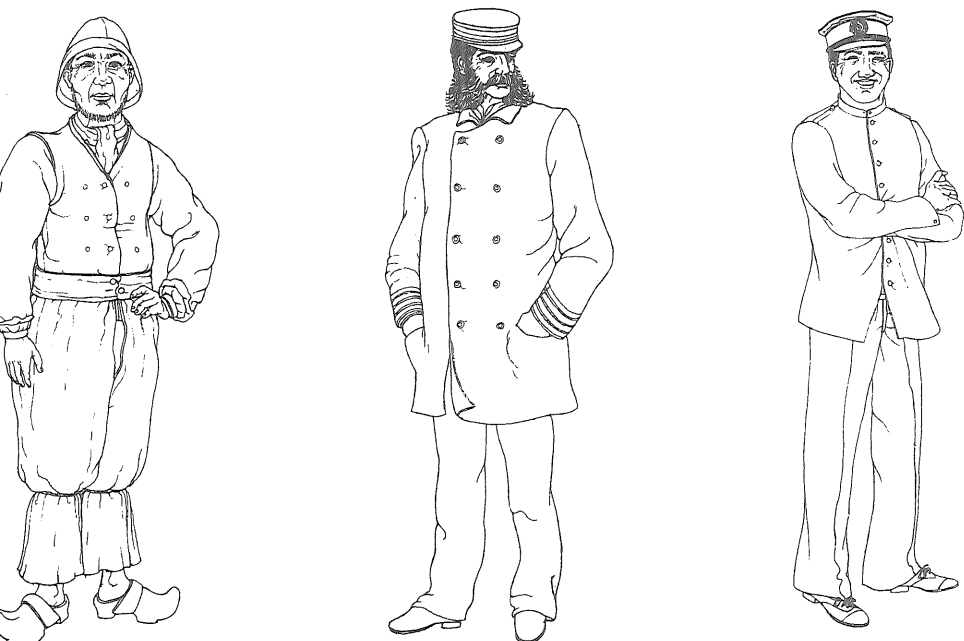
De forskellige hue- og hattetyper, som søfolkene gik med, hvis de da ikke var barhovede, svarede delvis til dem, man brugte på land.

Som omtalt var *hætteslaget*, enten siddende fastsyet på en kappe eller på en bred skulderkrave, meget populært i middelalderen. I 1300-årene blev det prydet med den lange og upraktiske strud, hængende fra toppen ned over ryggen. Hætteslaget, der var varmt og beskyttende, gik aldrig helt i glemme på søen. Endnu i vore dage forekommer voksdugshætteslag med en lille åbning til ansigtet i vådt vejr.

Strikkede *uldhuer* med top og tit med en dusk i spidsen har alle dage været meget brugte. De forekom i mange forskellige farver. Ofte var kanten rullet eller smøget op. Tophuen, »nissehuen«, er stadig populær. Ved siden af fandtes strikkehuer med flad, blød top, med og uden dusk, undertiden med stimmel. Bekendt ombord var de såkaldte skottehuer (*Tam o' Shanters*) med et hvidtsort ternet bånd om stimmelen. Huer varmede godt og sad fast på hovedet.

Ved siden af de hjemmestrikkede uldhuer fandtes der også *tøjhuer*, syet af klæde, bomuld, fløjel eller silke og tit forede. I 14-1500 årene, ja senere, var *baretter* med en blød rundskygge almindelige, men ellers var det de topede eller flade modeller uden skygge, der anvendtes, syet af kileformede tøjstykker, med eller uden dusk. De kunne også sys med en puld i ét stykke. De i den engelske flåde fra slutningen af 1500-årene til op mod 1800 anvendte *Monmouth caps* var oprindelig strikket af wallisisk uld (Monmouth er en by i Wales), men blev senere lavet af tøj eller af skind.

En variant af klædeshuene var *kabudserne*, som var forsynet med klapper



31. Dansk skipper (Fanø) 1885, m. sydvest, ærmeløs trøje, vide bukser med opbundne bukseben, træsko (J. Exner). - 32. Kaptajn på engelsk passagersejlskib ca. 1880, m. uniformskasket og -frakke m. ærmedistinktioner (træsnit af ubk.). - 33. Dansk styrmand ca. 1920 i tropeuniform, m. kasket, hvid jakke og hvide bukser m. pressefolder (foto).

31. Danish skipper, 1885. - 32. Captain of an English passenger sailing-ship, c. 1880. - 33. Mate of a Danish cargo liner, c. 1920, in tropical uniform.

til at slå ned om ørerne i vintervejret. Berømt og anvendt helt op til idag var *den helsingørske hue*, som blev kreeret af buntmager Werner i Helsingør 1795. Den var en skindhue, lavet af lamme- eller fåreskind med lådne klapper, som var bundet over pulden med bånd i sløjfe, når de ikke var slået ned. Huen blev solgt til alverdens sømænd, som så den, når de passerede Helsingør i og efter sundtoldens tid, og den blev eksporteret til Skandinavien, USA og andre lande.

Endelig må nævnes små *kalotter*, som lige dækkede issen. De kendes fra 1600-årene ombord, men blev især populære, da søfolk i 1700-årene gik over til at bære paryk og derfor ragede håret af. Når de ikke havde paryken på, frøs de på issen.

Allerede i middelalderen forekom der utallige slags *hatte* blandt søfolk, med høj, med spids, med rund puld og med bred, med smal, med lige, med svungen, med nedhængende og med opsmækket skygge. Nogle sad lige, andre skråt på hovedet, og nogle holdtes fast med hagerem. Af billederne fremgår ikke, om de var syede af stof eller lavet af filt. I de følgende århundreder forekom der stadig en mængde hattevariationer, men visse typer kan dog udskilles af mangfoldigheden.

I slutningen af 1500-årene kom de høje, rundpulede *spanske hatte* med og uden skygge på mode. De var af filt, men kunne også sys billigere af tøj. Sådanne blev i 15-1600-årene ofte flosbundne (engelsk *thrumped*) ved at man stak lange uldtråde i dem, så de virkede som lådne skindhatte og var varme at have på. Det er formentlig en hollandsk skik.

I 1600-årene kom filthatte med meget brede skygger frem, ikke sjældent opkrampede i den ene side og forsynet med hattebånd eller -snor. De fulgte gængs mode, og det gjorde også de *trekantede hatte*, som søofficerer og ofte de menige sømænd bar i 1700-årene. I slutningen af samme århundrede kom de høje, i reglen sorte filthatte op, der til slut fæstnede sig som de høje *cylinderhatte*, varierende i højde, farve og skyggens form. Mærkeligt nok slog de an på søen også, idet mandskabet, som det kan ses på talrige skibsportrætter fra omkring 1790-1830, bar sådanne, ganske vist mere lavpulede hatte. Hen i 1800-årene gik kaptajner af og til med høj hat af silke eller kastor (bæverhår) ombord, hvad der må have været rasende upraktisk. Enkelte af de standsbevidste søfolk tog undertiden samme monstrum på, når de gik i land. Efter 1850 trængte den stive, sorte *bowlerhat* ind og slog efterhånden den høje hat ud. I 1870'erne viste den *bløde filthat* sig, »bulehatten«, og vandt efter en lang og sejt kamp over de stive hatte.

Et andet materiale, som brugtes, var strå. Allerede i slutningen af 1700-årene gik mange søfolk, især langfarere, med *stråhatte*, som de tit havde købt i Ost- eller Vestindien. De var lette og kølige at have på, og de så kække ud med den flade puld, den brede, snart lige, snart bøjede skygge og det brogede hattebånd, hvis ender hang ned bagtil eller over venstre side. Sådanne hatte blev også brugt i flåderne, ja i den engelske marine blev de først afskaffet 1922. Koffardisøfolk købte stadig stråhatte i udlandet: panama- og mexikanerhatte, kalabresere o.lign.

I folks bevidsthed blev den typiske sømandshat dog *blank-* eller *lakhatten* (engelsk *tarpaulin*), lavet af strå, beklædt med sejldug eller voksdug, senere også af strå alene. Blanke kaldes de, fordi de skinnede som lak. De blev nemlig af søfolkene omhyggeligt tjærede med sort tjære, ferniserede eller

oversmurte med oliefarve og flittigt polerede, så de var så stive, at man kunne sidde på dem. Pulden var lav og flad, og rundskyggen var meget bred. De var prydet med sort eller kulørt hattehånd med frit nedhængende ender, undertiden brugt som hagebånd, da hattene nemt blæste af. Hatte-typen opstod i 1790'erne, muligvis i Frankrig, hvor den træffes 1795, og i mange orlogsmariner blev den reglementeret, dog kun for en ganske kort periode omkring 1850, i Danmark således fra omkring 1843-71. Også i handelsmarinen brugtes disse smarte hatte. De skulle sidde kækt i nakken eller dybt ned i panden.

Kasketter med fast skygge fortil nævnes i 1700-årene. De kunne være af klæde, fløjl, plys, filt, læder eller voksdug. De for os typiske sømandskasketter med lav, blød, i reglen mørkeblå puld over den båndprydede stim-mel og med blank, lakeret skygge træffes allerede i begyndelsen af 1800-årene, men først fra ca. 1850 blev de almindelige både for officerer og mandskab ombord og under landlov. Der eksisterede et utal af typer, som f.eks. omkring 1900: Nykøbinghuer (Falster), Svendborghuer, Vegaka-sketter, Hamburger og Kieler kasketter, Heinikasketter, Yachtkasketter m.fl., men forskellen mellem dem var minimal og lå mest i puldens form, kasketbåndets mønster og knapperne, der holdt den smalle hagerem eller -snor fast. Hver hattemager kunne praktisk talt kreere sin egen type.

En ganske uprætentiøs kasket, den billige, men praktiske *sixpence*, med lav blød klædespuld, der gik helt hen over den korte skygge fortil og langt ned i nakken bagtil, blev vældig populær efter 1890'erne. Den købtes op-rindeligt for 6 pence i engelske havne, - deraf dens danske navn, som ellers er ukendt; på engelsk hedder den *cloth cap*. Den sad godt om hovedet, og den er langtfra uddød endnu.

Overkroppens yderdragt

Som vi har set, bar søfolk i 1000-årene en løstsiddende *kjortel* med lange skøder, undertiden opslidset i siden. Den havde bælte, krave og lange ærmer og var til at trække over hovedet. Som yderklædning brugtes i mid-delalderen en lang *kappe*, undertiden med hætte. I midten af 1300-årene opstod ved siden af kjortlen en kort, stramtsiddende *trøje* (*vams*), som var knappet fortil. Den kunne være med og uden ærmer, og den kunne udfores som de engelske *doublets*. Undertiden kaldtes vamsen *jacket* (jakke), uden at det fremgår, om den var til at knappe eller tage over hovedet.

Denne »søtrøje« blev helt op til vor tid søfolks typiske kropsbeklædning. Den kunne være enten af klæde, lærred eller bomuld eller være strikket, den kunne have ærmer eller være ærmeløs, den kunne gå helt op i halsen eller være nedringet, den kunne hænge løst eller stoppes ned i bukserne. Den optrådte i alle slags farver. Efterhånden som tiden gik tog trøjen form som eller suppleredes af *busseronnen* (oprindeligt fransk *bourgeron*, arbejds-trøje), som i virkeligheden var en løstsiddende overtræksbluse eller arbejdskittel af lærred, sejldug, uldstof eller bomuld. Den var til at trække over hovedet og havde lange, vide ærmer og ofte slids i siden. Den var normalt løsthængende; hvis den stoppedes ned i bukserne, kaldtes den ofte *bluse*. På engelsk hed den oprindeligt *frock*, senere *juniper* (dvs. lige til at springe, *jump*, i). Busseronnen var særdeles praktisk som arbejdstøj. Den kunne optræde stribet eller være ensfarvet i forskellige kulører.

En søtrøje af uldent trikotstof eller strikket blev ofte kaldt *jersey* eller *genser* (efter de engelske kanaler Jersey og Guernsey, hvor de blev tilvirket). Den blev trukket over hovedet, havde lange ærmer og strikket halsrunding og var meget varm. I reglen var den mørkeblå, men kunne også være hvid. I vore dage har *sweateren*, ofte med rullekrave og praktisk talt af samme form, tit erstattet den.

Skulle man have en rigtig varm søtrøje, måtte det være en *islander*, strikket af groft, stramt duftende islandsk fåreuld og importeret til Danmark, hvor danske og fremmede søfolk gerne købte den. Ofte stammede den forøvrigt fra Færøerne. Den holdt varm, selv om den var dyngvåd. Den havde uldens naturlige, let snavsede farve.

Jakker til at knappe fandtes selvfølgelig også, selv om de formodentlig var sjældnere og nærmest beregnet til landgangsbrug, da de var mindre praktiske ombord end trøjerne. De var forede og havde ofte lommer. I reglen var de korte, men længere *søkjortler* (i 1600-årene kaldet *bulfangere*) med skøder og bælte og en lang række knapper brugtes også, mest i koldt vejr.

Omkring 1800 og derefter nævnes *spencere*, en kort jakke til at knappe, opkaldt efter den engelske jarl Spencer, som lancerede den. En slags sommerjakke var den efter omkring 1850 populære engelske *blazer* af let flonelstof og med blanke metalknapper. Den kunne være i stærke farver eller hvid-blåstribet.

Helt forskellig fra de korte trøjer var den omtalte *kjol*, som trods sin upraktiske facon blev overtaget af kaptajner efter landmoden i slutningen af 1600-årene. »Skipperkjolen« var knælång og lignede nærmest en frakke. Den havde ingen krave men derimod tit meget store ærmeopslag, lommer

med klapper, vide skøder og en lang rad knapper af sølv. Som omtalt blev søofficersuniformen i 1700-årene skåret efter dens form, som forøvrigt var underkastet flere modeændringer, indtil den langt om længe uddøde. Stof-fet fandtes i forskellige kvaliteter og farver.

Under kjol'en, som man helst tog af, når man ikke skulle repræsentere, bar skipperen en ærmeløs *vest*, som ligeledes var ret lang, undertiden med skøder og reverser og med en lang række knapper samt sidelommer med klap. Den var syet af fint, ofte mønstret stof, satin, måske endda silke eller atlask, og den var et udpræget pyntestykke.

Jævne veste havde forøvrigt været kendt længe. De brugtes af de menige søfolk i hele perioden. De var korte og toges mest over trøjen i køligt vejr. På dansk kaldtes de ofte *brystduge* (16-1700-årene). De var i reglen af stribet bomuldsstof, men der fandtes også varmere veste af vadmel, klæde, flonel eller skind. De knappedes fortil. Rigtige søfolk så ned på vesten og gik aldrig med den, sagde en norsk sømand 1854, og det er nok muligt, at den på det tidspunkt ikke har været særlig anvendt. Kaptajnerne brugte dog vest, og da jakkesættet blev almindelig efter 1860-70'erne, hørte vesten med til habitten.

I koldt vejr trak sømanden en slags kappe på, kaldet *skansløber*, fordi den blev båret under vagten på skansen. Navnet, som kendes fra 1700-årene, er oprindeligt hollandsk. Skansløberen var rummelig og kort, af tykt, uldent klæde eller vadmel. Den havde ikke knapper, men var til at hylle sig ind i. Den holdt sig til op i 1800-årene, hvor den afløstes af *pjækkerten*, hvilket som nævnt betyder en lille jakke (*jækkert*) af *pi*, et groft uldent stof (hollandsk *pijacker*, engelsk *peajacket*). I virkeligheden er pjækkerten langt ældre, idet den går tilbage til en fjern fortid. Den er formentlig oprindeligt hollandsk, da den i 1300-årene nævnes som *korte-pie*, jfr. engelsk *courte-py* omkring 1380, dvs. et kort klædningsstykke af *pi*. 1433 finder vi i tysk *seepeyge*, og i 16-1700-årene omtales pjækkerten flere gange i hollandske og engelske kilder. I Danmark har vi først truffet betegnelsen pjækkert 1801, men ordet må allerede da være gammelt på dansk, idet det er en sammentrækning af en ældre form *pijækkert*. Pjækkerten var kort som skansløberen, men var til at knappe. Den var af tykt, mørkeblåt klæde. Under vagterne, i koldt og regnfuldt vejr, bar folkene den. Da den var kort, kunne de beholde den på, når de gik til vejrs. På engelsk bruger man ofte udtrykket *Monkey jackets*, abejakker, om dem, fordi de mindede om de korte »tjenerjakker«, som lirekassemændens abe bar. I Danmark er truffet udtrykket »stumprumpet jakke«.

I 1839 finder vi på dansk første gang ordet *stortrøje* nævnt, som nærmest

må være identisk med pjækkerten, dog måske en smule længere og ikke egnet til at gå til vejrs i.

Lange *kapper* og *kavajer* nævnes forøvrigt ofte i 1500-årene og senere til skibsbrug, enten afklæde eller lærred. De var rare at have på under vagten, men egnede sig selvfølgelig ikke til arbejde i riggen og brugtes derfor kun af officererne. Efter 1800-årenes midte anskaffede søfolkene sig undertiden rigtige overfrakker til landgangsbrug, selv om det længe ansås for et brud på søens etikette, at en sømand bar denslags umaritime beklædningsstykker.

Til slut et par ord om hvordan tøjet blev holdt sammen. *Knapper* kendtes fra korstogenes tid, men det synes som om sømandsjakker i lang tid blev fastholdt med hægter eller sejsinger, hvis man ikke brugte en lille pind i knaphullet. Under navnet *Liverpool buttons* var sådanne pindeknapper forøvrigt brugt langt op i tiden. Fra 1600-årene og senere nævnes knapper ofte, og i 1700-årene fik de deres store tid i kjol'er, veste, trøjer og bukser. Der omtales knapper af tin, messing, stål, ben, læder, træ (ofte betrukne med stof, silke eller tråd), perlemor og sølv, når det var rigtig fint. De tjente altså dels til praktisk brug, dels som pynt.

Langfarere kom ofte hjem fra fjerne verdensdele med små konkylier eller *kauris* (snegleskaller), som de brugte som knapper.

Bukser

Den tidligere middelalders *broge*, der stammede fra oldtidens lange bukser, båret af germanere og gallere, var underkroppens klædningsstykke fra midt på livet til fødderne og tærne. I 1000-årene havde de delt sig i korte lærredsbukser, der dækkedes af kjortlen, og to lange *enkelthoser*, én for hvert ben. De var syet af lærred, klæde eller måske skind og sad ganske stramt på benene, så de mindede om strømper. Undertiden lod man de to løse hoser sy sammen, så de dannede et par stramme lange bukser, og de omtalte korte broge blev da til underbukser (ca. 1350), hvis de ikke helt sløjfedes. Ofte beholdt man dog hoserne som et par løse, lårlange strømper. Søfolk fulgte naturligvis også denne mode.

I 1500-årene kom små franske bukser frem, som lige dækkede øverste del af låret. De udstoppedes med krølhår, så de posede ud som små balloner. Hos fine folk blev de opslidsede og forede med silkestof, som kiggede ud

mellem slidserne. Hoserne fungerede nu som tætsiddende strømper. Efterhånden forlængedes bukserne, så de gik til lige under knæene som græskaragtige pludderbukser. Ved slutningen af 1500-årene holdt man op med at udstoppe dem, men de var stadig vide. Man bandt dem med bånd med sløjfer under knæene eller brugte knæspænder. *Knæbukserne* holdt sig blandt officerer helt op til 1820'erne. I bukserne var der lommer, og de havde knapper fortil.

Ikke så få jævne søfolk gik med disse pludder- eller knæbukser, men ved siden af var der forbavsende mange, som bar lange, vide bukser, tydeligt nok som en slags overtræksbukser over hoserne. Hen i 1500-årene kom de ikke særlig skønne *skørtebukser*, der gik til knæene eller lidt under og var uhyre vide. De var som omtalt oprindelig hollandske, men mest brugte blev de i England, hvor de holdt sig et stykke ind i 1800-årene. De var syet af lærred, ravndug eller sejldug og var i og for sig behagelige, da de lod benene fri under arbejdet til vejrs, under roning o.lign. Også andre landes søfolk antog disse bukser, selv om de langtfra blev så populære som i England. Vi har nogle eksempler på deres brug i Danmark, hvor de langt op i tiden har holdt sig på syddanske småøer, både blandt fiskere og bønder.

Den buksetype, som stod sig bedst, var imidlertid de *lange bukser* (engelsk *trousers*). Som nævnt træffes de flere gange i 1500-årene. De var bekvemme og sad løst, hvorfor man i England omtalte dem som *baggy trousers* (hængemåsbukser). Buksebenene var stumpede, idet de i begyndelsen ikke gik længere end til anklerne, hvilket var praktisk på et vådt dæk. De kunne sys af lærred, sejldug, bomuld, molskind, ja vadmæl eller klæde, og de kunne fores. Sejldugsbukserne var mest hvide, lærredsbukserne rød- eller blåstribe, men mange andre farver forekom. De kaldtes også på engelsk *slops*, og det er fra dem, slopkisten med det medbragte udstyr til salg ombord har sit navn (begyndelsen af 1600-årene).

De lange bukser gik deres sejrsgang overalt. Hvornår de nåede Danmark, vides ikke. 1750 havde en dansk ostindiefarer lange kallevaps bukser, fra 1761 findes en afbildning af en dansk fisker med trekvartbukser, og 1780 bruges betegnelsen »lange buxer eller trouser«, altså det engelske ord.

Hen mod 1800 blev buksebenene så lange, at de nåede ned over skoene. Man sagde, at denne mode stammede fra vestindiefarerne, der dermed ville beskytte sig mod moskitostik.

Det er nævnt, at den almindelige mode optog de lange bukser før og un-

der den franske revolution. Hen mod 1800 blev de til de stramme *pantalons*, som brugtes indtil ca. 1820 i søofficersuniformen.

Ældre tiders lange sømandsbukser blev lukket med knapper i gylpen, men omkring 1750 kom klapbuksemoden frem, dvs. at bukserne fortil havde en klap eller smække lukket med en knap foroven i midten og én i hver side. De omtalte *pantalons* havde også klap. Denne mode holdt sig ganske længe, både hos fiskere, søfolk og orlogsgaster. Først omkring 1965 forsvandt den i den danske marine.

Smarte sømandsbukser syedes i 1800-årenes første halvdel således, at de sad fast over hoften og ikke behøvede at holdes oppe med bukserem eller seler. Ellers var *livremme* med spænde almindelige, i hvert fald omkring 1800, dels for at sikre bukserne, dels til anbringelse af den uundværlige sømandskniv i sin skede, - selvfølgelig på ryggen, så den ikke hagede sig fast i noget. Bælter kunne søfolkene selv flette af læderstrimler eller hvidt bomuldsgarn i frivagten. Havde man ingen rem, kunne man hjælpe sig med et stykke sejsing til at holde bukserne oppe. I middelalderen og senere ses ofte bælter om livet for at holde en skødetrøje sammen, altså uden bærende funktion, og til at anbringe en pengepung i. *Seler* eller buksehængsler omtales hos en dansk skipper 1694, men almindelige blev de dog nok først i begyndelsen af 1800-årene, hvor de hyppigt nævnes, selv om det på den anden side flere gange betones, at de ikke blev brugt af »rigtige« søfolk.

Sammenhørende sæt

I middelalderen med dens brogede dragter er der næppe tale om sammenhørende habitter. Det er først i 1600-årene de kommer frem, ikke mindst i den engelske flåde, hvis slopkister medførte blå sæt, kersej sæt, lærredsdragter o.lign. I den danske orlogsflåde omtales i 1650'erne sejl-dugsbukser og -trøje. I 1767 bar en dansk styrmand en blå kjol med tilsvarende bukser, og i 1786 havde en dansk kaptajn en violet kjol og dertil hørende bukser. I 1805 anskaffede en skibsdreng, også dansk, et sæt klædes tøj, og i 1840'erne gik en dansk skibsdreng med bukser og lang trøje af gult flonel. Fra 1850-60'erne kom som nævnt de sammenhørende habitter frem. I 1876 fortælles om besætningen på et dansk skib, at alle gik i et sammenhørende landgangssæt med slips. På en belgisk vestindiefarer havde alle hvide tropedragter i 1884, og i vore dage er tropedragten ombord



St. Nikolaj redder kogge i havsnød. T.h. havfrue. Kalkmaleri fra beg. af 1400-årene i Nørre Herlev kirke. De bedende sømænd har kapper og hætteslag; ulykkesfuglen (»Jonas«), der kastes over bord, har en trefarvet dragt (miparti). - Kopi på Handels- og Søfartsmuseet.

Fresco (beginning of the 15th century) from a Danish village church, showing St. Nicholas rescuing a cog. The sailors wear cloaks and hoods. The unlucky »Jonah« who is thrown over board is wearing a two-coloured garment (»mi-parti«).

skjorte og shorts. Ellers synes det som om sammenhørende sæt for tiden har mistet deres interesse.

Kaptajn Saabye på fregatten »Benjamin Howard« af København havde, som det fortælles i 1859, en velforsynet garderobe. Om morgenen bar han et sæt bomuldstøj, til frokost hvidt lærredstøj, til middag mørkt tøj og ved formelle lejligheder kjole og hvidt. Til hyggebrug havde han en hjemmekjole. Hans landgangstøj bestod af diplomatfrakke, broget vest og stribebukser. Der har sikkert været mange andre standsbevidste kaptajner, som ikke stod tilbage for ham.

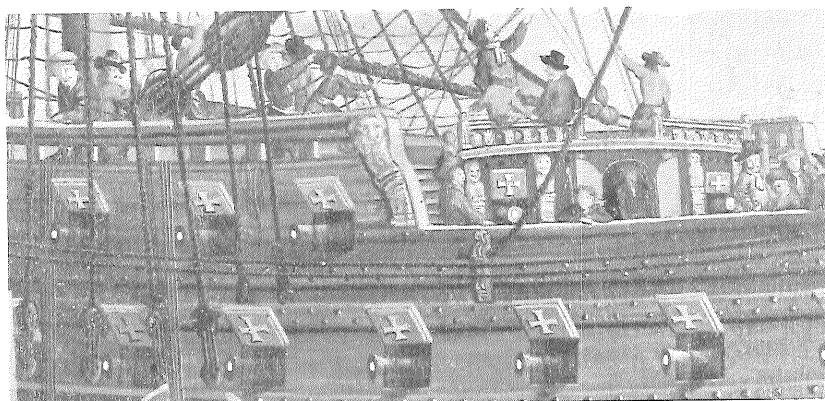
Som nævnt fungerede *hoserne*, når de var syet sammen, i middelalderens slutning som en slags strømpebukser, der sad stramt om ben og lår, men de forekom også enkeltvis som lange strømper, der holdtes oppe med hosebånd. De var af klæde, lærred eller skind og gik som regel helt ud til tærne. Da man sjældent vaskede og skiftede hoserne, blev foden hurtigt slidt, og sømændene kappede den så af og brugte skaffet med en strop under foden. Sådanne fodløse hoser (jfr. jyske *stunthoser*) svarede måske til de i 16-1700-årene ofte nævnte *benfoder*, hvis nøjagtige betydning ikke kendes.

I 1500-årene knyttede eller bandt man grove *strømper* i hånden, men kort før midten af århundredet begyndte man at strikke langt finere strømper med strikkepinde i Spanien og Frankrig, og i 1589 opfandt strømpestrikke-stolen i England. De første strømper var strikkede af silketråd og kun beregnet for fyrster, der kunne betale dem, men hurtigt fandt man på at strikke uldstrømper, og omkring 1600 var danske sømænd ved at begynde at gå over til strikkestrømper. Det tog dog lang tid, da de var dyre, og endnu i 1650'erne brugtes syede strømper af linned og vadmél på danske skibe. Derefter hører vi kun om strikkede *søstrømper* og tykke islandske og færøske strømper, svarende til de engelske søfolks irske uldstrømper. Farverne var hvide, grå, sorte, brune eller blå. På hollandske ostindiefarere flottede officererne sig i 1645 med silkestrømper. Tynde strømper blev efterhånden fremstillet af linnedtråd eller bomuld. Strømper var et vigtigt beklædningsstykke, da de sås, når man bar knæbukser.

De første *sokker*, formentlig beregnede til støvler, nævnes først 1817 i vort materiale som brugt på et amerikansk skib.

Havde man ingen strømper, kunne man hjælpe sig med *fodlapper*, firkan-tede stykker klæde eller sejldug, som man satte fodsålerne på, hvorefter siderne sloges op om fødderne. Fra 1600-årene er sådanne fundet på de gamle hvalfangerlejrpladser på Svalbard, og de har været i brug på engelske sejlskibe helt op i vort århundrede under navnet *burlaps*, især som værn mod frost.

Søfolks *sko* i middelalderen har været bløde skindsko med eller uden såler og uden hæl og enten til at snøre eller træde lige ind i som en slags moderne mokkasiner. De var praktiske, når man blev udpurret i en fart og ikke havde tid til at snøre sko. Da vore kilder i reglen ikke beskriver skotøjet, kan man ikke fastslå, hvornår de mere solide sko med hæl er opkommet, ej heller hvordan skoene ændrede sig efter moden.



Søfolk ca. 1650. Udsnit af maleri af ukendt kunstner forestillende det danske orlogsskib »Friderich«, bygget 1649. Sømændene bærer forskellige hatte, huer og kabudser og forskellige dragter. - Gaunø.

Sailors from a Danish man-of-war about 1650, wearing different hats and apparel.

I 1600-årene omtales en del varianter af skoformen. På Svalbard er fundet en masse af hvalfangernes sko, deriblandt *sandaler* med remme og hæl, og på »Wasa« (1628) f.eks. snøresko med groft overlæder, sål og hæl, af og til pyntet med rosetter. Fedtlæ'rssko nævnes omkring 1600, og i de engelske slopkister førtes i 16-1700-årene sko af oksehud, sko med (lave) franske hæle, spændesko, brednæsede sko, dobbeltsålede sko osv. Korduansko af gedeskind omtales 1691 på et dansk skib.

De landgangssko, som sømanden er afbildet med i 17-1800-årene, ser meget tyndsålede og lette ud, som en slags sirlige selskabssko, næsten uden overlæder. De kaldtes *pumps*. Undertiden var de laksko. Hen mod 1700 afløstes snørebånd og rosetter ofte af skospænder, som blev en vigtig del af pynten. De var, når de skulle være rigtig pralende, store og af sølv, men ellers af messing, tin, tombak (en legering af zink og kobber) eller sølvplet. Tungerne var af jern. Da spænderne var upraktiske, idet de let hang fast under arbejdet i riggen, blev de efter 1790 igen afløst af snørebånd. Havde sømanden ikke sådanne, kunne han bruge skibmandsgarn.

Skomodens vekslende også i 1800-årene. En tidlang gik engelske søfolk i land med meget højhælede sko, til andre tider var hælene røde. Der nævnes omvendte (dvs. krængede) sko, ankelsko, spidse fedtlæ'rssko o.fl.

Eet burde sko og andet fodtøj efter skippers mening have tilfælles, nem-

lig at de ikke skulle kunne ridse hans fine, skurede dæk. Det var forbudt at betræde agterdækket med jernsøm i sålerne, derfor brugte engelske sømænd messingstifter. Træpløkke kunne også gøre det. I slutningen af 1800-årene kom sko med gummisåler frem. De var velegnede som dæksko, lette og bedre at stå fast i end sko med glatte lædersåler.

De fløjlsko, som var moderne omkring 1920, var lapesko med overlæder af rødt, blå eller grønt, tykt fløjlslæred.

Støvler omtales først i brug ombord fra omkring slutningen af 1600-årene, men er vel ældre, i hvert fald for officerernes vedkommende. Søroverne i Vestindien havde omkring 1670 smarte lange støvler med folder, og øverste kant blev slået om som brede kraver. 1691 havde en dansk skipper sorte læderstøvler. Når der nævnes *søstøvler* eller *vandstøvler*, er det selvfølgelig de lange, vandtætte, godt indfedtede støvler af svine- eller okselæder, hvis skafter ofte nåede op over knæene. I 1830'erne var indersiden af dem brunrøde, og amerikanske søfolk smøgede skafterne om, så det så ud, som om de havde en rød krave. Omkring 1900 var hollandske *søstøvler* sagen. De var så rummelige, at man fra køjen kunne hoppe lige ned i dem. De lange *søstøvler* var enhver skibsdrengs fryd på den tid.

Korte støvler (halvstøvler) er fundet i Osebergskibet (ca. 800) og har vel været almindeligere, selv om de først direkte nævnes i 1770'erne på et svensk skib. Færgemand Lars Bache i Helsingør havde i 1809 halvstøvler med påsyede kalosker, dvs. galocher, formodentlig træbunde. I 1850-60'erne var de såkaldte *bluchers* moderne på engelske klipperskibe (efter den prøjsiske feltmarskal Blücher). Til landgangsbrug kunne halvstøvlerne være fine blanklæders- eller lakstøvler, og de kunne have høje hæle. Ca. 1915 fik de elastik i siden, så de ikke skulle snøres. Næserne kunne være brede eller spidse. 1927 gik en dansk kaptajn med finske filtstøvler, som var lydløse, så mandskabet ikke kunne høre, når han kom.

Efterhånden blev de lange støvler erstattet af *gummistøvler*. Så tidligt som i 1881 kunne man købe *rubber boots* i New York for 3 dollars, og omkring 1920 var de i almindelig brug overalt. De var ikke nær så varme og bekvemme som læderstøvler, men man stod bedre fast i dem på det våde dæk, og de var helt vandtætte.

Hollandske og franske søfolk gik undertiden med *træsko*, men om disse nogensinde har været så almindeligt brugte som på danske skibe, er måske tvivlsomt. Træsko på land nævnes i Danmark i 1500-årene, og ombord forekom de i hvert fald i slutningen af 1700-årene. De lavede et frygteligt spektakel på dæk, så frivagten ikke kunne sove, de satte mærker i dæks-

plankerne, de var ikke gode at stå fast i, og man kunne dårligt gå til vejrs med dem på, da de var klodsede og sad løst på fødderne. Men de var varme at gå med, og man var vant til dem hjemmefra. Derfor gik tit alle, også skipperen, med dem ombord, i hvert fald på mindre danske skibe. Fremmede kaldte folk i småskibsfarten drillende for træskosømænd.

Træskoene var sjældent helt udhulet af træ (»jydepotter«), men havde i reglen overlæder, som blev blankpudset. Klamperne var ofte høje. De skulle sættes på med træpløkke for ikke at skade dækket.

Træskostøvler, dvs. træsko med lange læderskafter, nævnes som omtalt 1809, men synes først at være blevet almindelige i 1880'erne efter kilderne at dømme. Undertiden gik skafterne helt op til skridtet, så læderstropperne kunne fastgøres i bukseremmen, undertiden var de korte og sad ret løst. De var ikke velegnede til at gå til vejrs i. Efterhånden slog gummistøvlerne dem ud.

En lettere slags fodtøj var *tøflerne*. En svensk sømand på »Wasa« (1628) havde et par halvtøfler med tyndt overlæder, tyk lædersål og mellemlæg af træ og kork, og skipper Møller i Århus efterlod sig i 1691 et par røde ryslæderstøfler. Tøfler nævnes tit senere, og de har vel været egnede til arbejdsbrug. I 1905 gik en kaptajn på et dansk skib rundt i broderede tøfler til daglig. Andre gik i kludesutsko (1901) eller i plyssutter (1910). De var bekvemme at gå i. Omkring 1900 blev lærredssko med gummisåler populære som dækkssko.

Folkene lavede tit deres egne sko. *Sejldugssko*, syet som en slags omvendt sko af svært sejldug med en sål indeni skoen, sammensyet foran og i hælen og lukket med et snørebånd af merling, var meget anvendte som arbejdssko. De nævnes i hvert fald fra begyndelsen af 1800-årene, men har formentlig været kendt længe før. Undertiden blev de lavet med hæle. Populære var også de såkaldte *plattingsko* (eng. *rope-sandals*), som folkene lavede af kabelgarn, der blev lagt i platting over en læst, så de passede til foden. Sålerne kunne være flettet af manillagarn. I moderne tid var overlæderet af sejldug, men oprindelig var skoene helt af garn. De skulle ikke snøres. De var behagelige at gå i og også egnede til at gå til vejrs i, men de blev hurtigt trådt ned, og de sugede vand som en svamp. Man stod godt fast i dem. Måske på grund af navnet troede man ofte, at man blev platfodet af at gå med dem. De første omtaler vi har truffet af dem er fra 1870'erne, men de er vel ældre. De blev lavet på alle nationers skibe. Måske fik man ideen til dem fra de japanske stråsko, man købte i Østen. Plattingskoene brugtes ofte også til landgangsbrug, i hvert fald i mindre civiliserede havne.

Sømændene passede i reglen deres fodtøj med omhu, smurte det ind i skysvæerte eller en smørelse lavet f.eks. af talg, sod og hestefedt, olierede det, lapsalvede det med tjære og stoppede de våde sko eller støvler ud med hvad de havde for at tørre dem. De reparerede også selv deres skotøj. På »Wasa« fandt man f.eks. en skolæst, læderstykker, syl, pløkke og voks.

For at spare på strømperne gik søfolkene ofte med bare ben i skoene. Mange sparede også på skoene ved helt at *gå barbenede*, i hvert fald under varmere strøg. På hollandske ostindiefarere brugte man almindeligvis at gå barbenet mellem den nordlige og den sydlige vendekreds. Fodsålerne blev tykke som læder derved, så det ikke generede folkene at gå til vejrs, selv om de tynde vævlinger og fodperter skar i foden. Imidlertid kunne dæksplankerne blive så brændende varme i tropesolen, at man ikke kunne gå på dem uden fodtøj, men i reglen var det en pine at tvinge de uvante fødder ned i de snævre sko. Gik man barbenet, kunne man forøvrigt nemt komme til skade ved at støde og såre tærerne på ringbolte og andet opstående på dæk eller på trosser og tove, især når der blev halet i dem. Det hændte derfor, at kaptajnerne forbød folkene at gå uden sko. Af etikettehensyn var det i hvert fald en fast regel, at man skulle have noget på fødderne, når man sejlede ind i eller ud af havn.

Undertøj

Det er vanskeligt at give en fyldestgørende skildring af sømandens undertøj, da man jo ikke ser det på afbildninger. Nøjagtige beskrivelser findes desværre ikke, og der er næppe bevaret undertøj fra ældre tid.

Som omtalt delte middelalderens broge sig i to dele: den øverste, som efterhånden blev til korte underbukser af lærred, og den nederste, som blev til de synlige hoser, der igen afløstes af strømper. I 1600-årene nævnes i de engelske lister over slopkisternes indhold meget ofte underbukser (*drawers*) af linned og bomuld. Uden tvivl har de været korte, da man ellers ville kunne ane dem gennem strømperne. De var hvide eller blå, i 1700-årene også blå-hvidternede eller sribede. Fra Danmark nævnes 1712 lærredsunderbukser, 1755 blåsribede og 1767 hvide, men samme år også nankings og 1809 hvide flonels do.

Strikkede *underbukser*, vel af uld, forekommer 1834 hos en amerikansk sømand og 1849 hos en dansk. Om de har været lange eller korte, kan ikke siges, formentlig dog det første. I det hele taget lagde man mer og mer vægt



Ankeret hives hjem på dansk skib (1860'erne). Folkene er klædt i forskelligartede dragter. -
Tegning af Lorenz Frølich.

Weighing anchor on a Danish ship about 1860-70. An interesting variety of dress.

på uldent undertøj, idet det havde den gode egenskab, at det holdt kroppen varm, selv om det var blevet vådt. Lægerne klagede tit over, at søfolkene ikke sørgede nok for at få deres våde tøj ordentlig tørret, og at de meget sjældent skiftede undertøj i det hele taget. Men det gjorde man dengang heller ikke altid på landjorden, og søfolkene havde forøvrigt meget tit for lidt skiftetøj med. I varmere egne kunne uldent undertøj, selv om der var

en vis luftcirkulation i det, nok blive lidt tungt at gå med trods lægernes forsikring om, at det også beskyttede mod varmen og opsugede sveden. Skulle man skifte, var bomuldsundertøj i varmen i hvert fald bedre end lærreds, mente man.

Ligesom på landjorden kom hele sæt undertøj af uld, med trøjer med lange eller halvlange ærmer og med bukser med lange ben i vælten efter 1850'erne, og det berømte Jägers normalundertøj af ren uld blev op til vor tid det gængse, selv om det aldrig slog det hjemmestrikkede uldundertøj helt ud hos jævne søfolk, skippere og fiskere. Det skulle helst være et par numre for stort fra først af, da det havde en tilbøjelighed til at krympe i vask. Underbukserne blev ofte bundet med bændler om anklen. Undertiden gik de op til under armhulerne og blev holdt oppe med stropper over skulderen. For at bøde lidt på tristessen kunne undertøjet farves. I 1901 sagde man, at hamborgske søfolk havde lysegråt og bremersøfolk lysebrunt undertøj, og det tykke Kap Horn-undertøj var mørkeblåt.

Vor tids søfolk bruger naturligvis normalt moderne sæt bomuldsundertøj med korte underbukser og ærmeløse undertrøjer, men i kulden går mange stadig med varmt uldundertøj.

Undertrøjer hører man i ældre tid mindre om end underbukser. Man har en mistanke om, at det kan skyldes, at søfolk ofte ikke brugte dem, men nøjedes med skjorten eller eventuelt en nattrøje. I de mange lister fra de engelske slopkister i 1600-årene mangler de helt, og det gør de også i de danske helt op til 1780'erne. Trods dette er de første omtaler af undertrøjer, vi har fundet, fra danske skibe. I 1761 omtales en ulden og i 1767 en stribet. 1780 nævnes fra en dansk ostindiefarer en *bajker*, en undertrøje af blåfarvet kattun (bomuld) - jfr. at ordet bajke har været brugt op til 1890'erne på Fanø for en sirtses undertrøje. 1809 nævnes, atter fra Danmark hvorfra de fleste eksempler kendes, en blå flonels undertrøje. Først op i 1860'erne omtales på engelske og amerikanske skibe *singlets*, undertrøjer, mest af flonel eller strikket af uld og rækkende helt ned på lårene. De blev trukket over hovedet og havde lange ærmer. I varmen kunne man gå med bomuldsundertrøjer i kraftige farver, f.eks. rødt.

Under uniformsbeskrivelsen er tidligere nævnt de danske orlogsgasters blå-hvidstribede uldundertrøjer, som var synlige i halsudskæringen og kaldtes »tigerskind«.

Skjorter, kraver og halstørklæder

Skjorter kendes fra arilds tid. I middelalderen var de af uld, som nok har kradset skindet. Senere dukkede lærredsskjorter op. I reglen var skjorten skjult af dragten. Den havde lange ærmer, men ingen krave eller flip. Først hen i slutningen af 1500-årene begyndte den at stikke frem i halsen og ved ærmerne. I 16-1700-årene nævnes skjorter af lærred og sejldug, men også af uld. Farverne var hvide, blå og blå-hvid sribede og ternede. Rødt omtales kun sjældent.

Officerernes skjorter var lukket i ærmerne og halsen med knapper og kunne være pyntet med broderier og galoner. I 1700-årene omtales de ofte som manchetskjorter. 1767 nævnes manchetærmer, vel en slags løse ærmer til at skifte ud. Af og til omtales silkemanchetter og læg, hvilket må betyde kalvekrøs, den krusede strimmel på skjortebrystet.

Først i 1800-årene blev de røde uldskjorter, som ellers regnes for typiske for sømænd, almindelige, men ved siden af forekom de i grå, blå og hvide farver, også hvid-blå-sribede. I 1850'erne siges, at de fandtes i alle regnbuens farver. Mærkeligt nok nævnes bomuldsskjorter først så sent som 1809 på et engelsk skib, men de må uden tvivl have været i brug tidligere. I varme egne var de behagelige at have på. Ostindiefarerne kom hjem med fine silkeskjorter. Så tidligt som i 1850'erne havde man en slags sportskjorter, på et engelsk skib kaldet *Regatta shirts*, med påtryk på forsiden, hvad der lyder meget moderne. Under varme himmelstrøg er tropeskjorter almindelige i vore dage, båret sammen med shorts.

Omkring 1770 nævnes *kraver* til skjorter. Det synes, som om de har været løse, måske til at naje fast i skjortelinningen. I slutningen af 1700-årene var de åbenbart blevet en fast bestanddel af skjorten. Det var dem, der blev slået op over trøje- eller jakkekraven, som beskrevet under matroskraven.

Omkring midten af 1800-årene dukkede de første løse *flipper* op. De nævnes først blandt amerikanske søfolk, og i 1852 omtales de hos danske. Deres fremkomst hang selvfølgelig sammen med indførelsen af jakkesættet. I 1890'erne brugtes stive, høje flipper af lærred, ja endda af papir. Gummi-flippen fulgte efter. Til ensemblet hørte »klipfisken«, det løse kravebryst, forneden knappet til øverste søm af underbukserne for at sidde fast. Det var normalt hvidt, men ca. 1900 siges, at en tysk sømand havde et rødt kravebryst. Selv løse hvide manchetter blev brugt til landgangstøjet. Sømanden var, må man sige, virkelig ikke til at kende igen. Det må dog betones, at modstanden mod disse landkrabbefænomener var stor - i begyndelsen i

hvert fald. Da khakiskjorterne med fast flip omkring 1920-25 blev indført, betød dette et farvel til al den kunstige elegance. I vore dage har alle skjorter fast flip.

Mens søofficererne i slutningen af 1500-årene kunne møde op med den spanske *pibekrave* i større eller mindre udgave, og i 1600-årene skiftede denne ud med en *nedfaldende krave*, tit forsynet med kniplinger som på landjorden, synes det som om de jævne søfolk helst klarede sig foruden. Dog kunne de i de engelske slopkister så sent som i 1670 købe *French falls*, franske kraver i flipform af lærred eller kammerdug (dvs. fint linned fra Cambrai i Frankrig). Moden holdt sig dog kun et par årtier. Sagen var den, at i begyndelsen af 1600-årene var *halstørklædet*, også kaldet *halsdugen* eller *-kluden*, dukket op, og det blev hurtigt meget populært til lands og til vands. I de engelske slopkister fandtes fra 1634 og derefter *neckcloths* til salg, hvide, blå og brogede, sribede og ternede i rødt og i blåt og også blå-, hvid- og rødprykkede. Tørklæderne var først af lærred eller bomuld, men i 1700-årene blev silketørklæder højeste mode. I 1767 pralede en dansk sømand af et bengalsk silketørklæde, som han vel havde købt på stedet. Ostindie- og kinafarerne benyttede lejligheden til at forsyne sig undervejs.

Disse tørklæder var mest til pynt. For at varme brugte man uldne, strikkede halstørklæder (*comforter* eller *muffler*). Hvis sømandens hustru eller mor havde spundet uldgarnet til dem, kunne hun spinde noget af sig eget hår med i det, for det varmede ekstra godt med menneskehår, mente man.

Alle andre søfarende nationer optog halstørklædet. F.eks. efterlod en dansk skipper sig 10 lange halsklude i 1686, og en anden havde i 1691 tre hvide halsklude og flere brogede tørklæder. En tredje efterlod sig i 1728 hele 18 små smalle halsklude. Tørklæderne udgjorde som nævnt også til lands en vigtig del af påklædningen. De kunne være 2-3 alen lange og blev lagt et par gange sammen og slynget om halsen, fagmæssigt bundet under hagen i to halvknob over hinanden, den såkaldte *råbåndsknob* eller bådsmandsknude (i rigtigt sømandssprog hedder det *ret knude*). De lange ender hang ned over skjortebrystet. Knuden kunne holdes fast med et spænde eller blev najet med et bændsel. Der var også mere kvadratiske tørklæder, hvis brede trekant hang ned over ryggen, så den skånedes skjorten eller trøjen f.eks. for snavs og tjære fra hårpisken, da den kom frem.

Omkring 1790 skiftede moden, idet tørklæderne, der nu mest var af silke, ofte var sorte - efter en fejlagtig tradition opkommet hos engelske orlogsgaster for at vise deres sorg over Nelsons død, der dog som bekendt først fandt sted 1805. Tørklædets knude blev nu ikke længere bundet under



Gruppenbillede af besætningen på barken »Danmark« af København, fotograferet i Buenos Aires 1898. Rundt om kaptajn og styrmænd er mandskabet grupperet, de fleste i skjorte, nogle med vest og jakke, en enkelt i tropetøj. Kasketterne er i overtal, men der ses også en bowlerhat, et par bløde hatte og nogle »sixpencer«. - Handels- og Søfartsmuseet.

Officers and crew on the bark »Danmark« of Copenhagen, 1898. Among the various types of attire one notices a tropical suit. It is the period of the peaked cap, but also a bowler, soft felt hats and cloth caps are in use.

hagen, men længere nede, så den hang på brystet. Det var øjensynlig en modesag, men det gav anledning til den ubevislige påstand, at tørklædet var en svedeklud, som gasterne under søslag kunne smøge op i panden og derved hindre sveddråberne i at løbe ned i øjnene. Rigtige *svedeklude* eller *-duge* bar fyrbøderne om halsen på de senere dampskibe for at aftørre sveden, men det er en anden sag. - Et stykke op i 1800-årene forlangte moden forøvrigt, at knuden igen skulle sidde under hagen.

Da flipperne kom frem i forbindelse med habitten, blev halstørklædet er-

stattet med et *slips* eller en *sløjfe* (butterfly). De ældste eksempler på slipset kender vi fra 1870'ernes landgangstøj, men officererne på de større skibe var allerede ved at optage moden ombord, mens småskipperne foreløbig holdt sig derfra. På de fleste skibe var modstanden mod flip, kravetøj og slips som omtalt stor. Disse ting hørte ikke til søens stil, og ingen ville drømme om at gå dermed. Dog i 1890'erne opgav sømændene modstanden, - først vist de hamborgske, der som vi har set tidligere var særdeles fine på det. Omkring 1900 begyndte søfolkene selv at lave deres egne slips, sådan som én beskriver det: af dobbelt firslået hvidt bomuldsgarn, flettet som fransk plating med syv parter. Når det blev bundet i en kærligheds-knude, kunne ingen piger stå for ham.

I forbindelse med halstørklædet må nævnes, at *livskærf* af og til blev brugt til pynt. 1698 havde en sømand i Århus et broget skærf, som han slyngede om livet og bandt i den ene side. Besætningen på det danske skib »Fredensborg« pyntede sig ca. 1805 med skærf om livet, og da en belgisk skonnert 1884 lå i Vestindien, gik hele besætningen i land med røde silkeskærf. Uden tvivl er disse skærf overtaget fra chaluproerdragten.

Håndbeklædning

At skipper Oluf Knudsen Rørt i Århus ved sin død 1728 efterlod sig to *muffer*, ovenikøbet af hundeskind, undrer vel de fleste. Ellers var *vanter*, tykke strikkede bælgvanter eller søvanter, det man brugte ombord. De kaldtes også *luffer*, men luffer var vel oprindelig vanter af skind. 1579 tales om islandske uldvanter, som var meget populære på danske orlogsskibe langt op i tiden. Andre nationers vanter lignede selvfølgelig de danske. De havde enten én eller to tommelfingre. De sidstnævnte, der øjensynlig først dukkede op i 1800-årene, skulle være særlig praktiske, når man hurtigt skulle tage dem på, men på den anden side kunne den ikke brugte tommel genere under arbejdet. Vanterne var i reglen i uldens naturlige farve, men der nævnes også blå, grå og brune.

Til arbejdsbrug var vanter ikke altid lige praktiske. Når man skulle gå til vejrs for at beslå de stive sejl, kunne man ikke holde sig fast med dem, hvis de var våde og glatte, så man risikerede at miste grebet. Man kunne heller ikke hale i tovene med dem på. Nogle kaptajner forbød dem derfor simpelt hen. Kaptajn Arentz fra Stavanger samlede i 1818 alle vanter sammen og smed dem i søen. Selv om det var hundekoldt, syntes mange søfolk, at

det var usømandsmæssigt at gå med vanter, undtagen måske for rorgængereren, når ratknagerne var som istappe. På andre skibe kunne man i streng frost trække to par vanter på eller tage et par strømper over hænderne. Man må huske, at opvarmningsmulighederne oftest ikke fandtes i de gamle træskibe.

Skindvanter var ikke almindelige, da de heller ikke var praktiske. Lædervanter med tommeltot er dog bevaret fra de svenske orlogsskibe »Elefanten« 1564 og »Wasa« 1628, og i 1834 hører vi tilfældigt, at en amerikansk sømand gik med sådanne. Ellers blev skind mest brugt til *handsker*, som mandskabet dog næppe brugte. En dansk skipper gik 1691 med brune handsker. Den fornemme kaptajn på klipperen »Sea Serpent« af New York viste sig i 1851 kun på dæk iført hvide glacéhandsker, og andre lapsede kaptajner har vel haft det på samme måde.

Muffediser nævnes undertiden efter ca. 1850. De varmede håndleddene og hindrede det kolde vand i at løbe ned ad armene.

Nattøj

Til klædedragten hørte også *nattøjet*. Ifølge de gamle franske sølove fra Oléron (omkring 1190) var det forbudt folkene at klæde sig af undervejs, formentlig fordi de altid måtte være belavet på at blive purret ud i en fart. I senere tider tog man det ikke så strengt. I reglen sov søfolkene vel i deres uldne undertøj og strømper, hvis de overhovedet klædte sig af, men vi hører også om, at de havde nattøj.

Det mest brugte stykke, både for officerer og menige, var uden tvivl *nathuen*. Den var strikket af uld eller syet af stof, lærred, bomuld, fløjl eller silke, ofte med en dusk eller knap i toppen. Farverne kunne være hvide, sorte, brogede, sribede. Allerede år 1500 ser vi afbildet en spansk sømand med sin *gorro*, nathue, men det var dog især, da parykken blev almindelig, at nathuen fik sin store tid, idet man frøs i køjen på sin skaldede isse, når man ikke havde parykken på. Mange brugte også nathuen om dagen, når de ikke havde lyst til at gå med deres paryk. Endnu op i 1800-årene nævnes nathuer enkelte gange. Man kunne jo også være skaldet, da paryktiden var overstået.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en ca. 250 år gammel nathue, som sidder på en lerbuste, forestillende den danske kinakaptajn Zacharias Allewelt og modelleret i Kanton 1738.

Også *nattrøjer* omtales i hvert fald fra 1600-årenes slutning til 1800-årene. Det var korte trøjer med ærmer, som man kunne tage på over undertrøjen, eller som man måske endda brugte som sådan. Nattrøjerne kunne være afklæde eller bomuld, hvide, stribede, ternede, tit også røde. Særlig varme var strikkede islandske nattrøjer. Skipper Jens Møller i Århus efterlod sig i 1691 en nattrøje af hvid serge med 40 sølvknapper i, og skipper Lauritz Christensen på samme tid en hvid do. af kirsey med 33 sølvknapper. De har tydeligt nok fungeret som undertrøjer om dagen. I 1809 nævnes fra Helsingør en småternet nattrøje af ostindisk tøj.

Natskjorter omtales kun sjældent, men har dog vist været ret brugt. En dansk kadet ejede i 1771 tolv sådanne. Fra begyndelsen af 1900-årene siges, at hvis en sømand brugte *pyjamas*, ville han blive rent til grin blandt kammeraterne. I vore dage er den ikke så sjælden.

Kaptajner kunne sommetider vise sig på dæk i deres *slåbrok*. En engelsk kaptajn havde 1721 en af silke, og superkargo Pieter van Hurk på en dansk kinafarer 1731 gik også til daglig med slåbrok. I 1850'erne oplyses, at en dansk kaptajn om formiddagen viste sig på dæk med fløjlskalot og slåbrok.

Arbejdstøj

Det meste af det sømandstøj, vi har kendskab til og har beskrevet her, er som sagt landgangstøjet. Kun sjældent nævnes direkte arbejdstøj, men man kan sikkert gå ud fra, at hvad der har været brugt under det daglige arbejde under vagterne, mest har været det gamle, slidte tøj: bukser, skjorte, i koldere vejr en trøje og en gammel jakke; på benene slidte strømper og gamle sko eller måske ingenting, og på hovedet en gammel hat, om noget. I troperne har man arbejdet med nøgen overkrop, hvis kaptajnen af etikettehensyn tillod det, og solen ikke skoldede for stærkt. I vådt vejr brugtes olie-tøj eller tjæret tøj.

I 1809 nævnes på et engelsk skib en sejldugs eller lærreds *overtræksskjorte* som beskyttelse mod tjære og maling, og af og til omtales senere i århundredet blåstribede og grove *arbejdsskjorter*, vel svarende til arbejdernes bluser i land. Busseronnen var, som nævnt, fra først af en overtræksbluse. *Overtræksbukser* af sejldug havde længe været anvendt.

Allerede i 1790'erne træffer vi på engelske skibe et nyt stof, som hurtigt bredte sig til andre nationers skibe, nemlig det tidligere nævnte *dungaree*, der forklares som en grov og slidstærk slags calico, dvs. bomuldsstof fra



Mandskabsgruppebillede fra Ø.K.'s M/S »Fionia« ca. 1925. Officererne bærer uniform, mandskabet forskellige slags påklædning. »Sixpencerne« er i overvægt. - Handels og Søfartsmuseet.

Group photo from the M.S. »Fionia« of Copenhagen about 1925. The officers wear uniform. Cloth caps are predominant among the crew.

Calicut i Indien. Ordet dungaree er indisk og betyder egentlig bukser eller overalls af det omtalte stof. Det var af blå farve og var velegnet til arbejdsbukser og -trøjer. Det svarede nærmest til drejl og var tykt og indvendigt låddent. I 1880 nævnes hele sæt, syet af dungaree og anvendt på sejlskibe og på dampskibe i maskinrummet. Omkring 1900 blev det ofte syet i ét som en slags kedeldragt, og samtidig var *overall'en* i brug som overtrækstøj, bestående af bukser og forstykke ud i ét, holdt oppe med seler. Disse moderne arbejdsdragter, der var opstået i England og USA, havde rigeligt med lommer i forskellig størrelse til sømandens værktøj, som han f.eks.

brugte, når han arbejdede til vejrs. Senere har *cowboybukser* og *-jakker* af blå ravndug (denim) domineret.

Tjæret tøj og olietøj

Meget tidligt har søfolkene fundet ud af, at de kunne smøre deres overtrækstøj af lærred, sejldug eller bomuld over med tyndt *blanktjære* (træjtjære), så det blev imprægneret mod vand og regn og samtidig blev vindtæt, men også stift. Selvfølgelig blev undertøjet, der sad tæt på kroppen, ikke tjæret. Huer og hatte fik en lignende omgang, eller de blev overtrukket med et lærredsbetræk, tjæret eller oliemalet, som det nævnes 1809. Man taler på engelsk om *tarpaulin hats* (*tarpaulin* = tjæret sejldug). Den meget rene, sirupsagtige tjære, der blev smurt på med en kost eller pensel, havde en aromatisk duft, som blev karakteristisk for sømanden. Intet under, at tjæren er indgået i mange kæle- og øgenavne for den ægte sømand. I engelsk betegnes han i 1582 som *tarbreeche* (tjærebuks), omkring 1600 som *Jack Tar*, 1647 som *tarpaulin sailor* og 1676 slet og ret som *tar*. Fra tysk kendes tilsvarende *Johann Teer* og *Teerjacke* (første eksempel fra 1848). I dansk har vi ca. 1750 betegnelsen *tjæret admiral* for en skipper, og i 1830'erne *tjærede drenge* eller *ulke*, og senere *tjæredreng*, *tjærepind*.

Det rigtige *olietøj*, bestående af lang frakke og lange overtræksbukser, hvortil så kom hovedbeklædningen, sydvesten, og lange søstøvler, synes at være blevet »opfundet« omkring 1830, da søfolkene fandt på at fernerisere lærreds- eller bomuldsstoffet med linolie (hørfrøolie) eller tilsvarende olier, så det derved blev vandtæt og stift - bukserne skulle helst kunne stå af sig selv.

Sydvesten som hattetype var i sin form meget ældre end selve olietøjet. Navnet sydvest (hollandsk *zuidwester*, engelsk *southwester*, tysk *Südwest*) er uforklaret, men hentyder vel til, at den var god at have på under en sydveststorm. Den var syet af stofstykker og havde en rund puld med en kort skygge fortil og en lang bagtil, som dækkede nakken mod regn og søskvulp. Den kunne bindes under hagen med en snor eller stormrem. Som fund på Svalbard viser, havde hvalfangerne i 1600-årene en sydvesttype af læder. Omkring 1800 gik sømændene på engelske ostindiefarere med en slags kularbejderhatte med nakkeskærm, og på det danske skib »Fredensborg« havde søfolkene i 1805 samme slags hatte, vistnok forede indvendig og malede udvendig. Typen træffes i hvert fald op til efter 1870 som alminde-



Til venstre den »helsingørske hue«, en skindhue med øreklapper; den siges at være »opfundet« af buntmager Werner i Helsingør 1795, men går vel tilbage til ældre typer. - Til højre et hættelag af voksduk fra 1940'erne, en efterkommer af middelalderens karakteristiske hætteform. - Handels- og Søfartsmuseet.

The »Elsinore Cap« (left), a leather cap, invented at Elsinore (Helsingør) in 1795 and sold to sailors all over the world. - Right: An oilcloth hood used onboard a Danish vessel in the 1940s.

lig daglig hovedbeklædning for danske søfolk, også på land. Da det rigtige olietøj kom frem, var det ganske naturligt, at sydvesten blev optaget i ensemblet.

Øjensynlig var det først på amerikanske skibe man bar olietøj. I Danmark synes det hurtigt at være blevet almindeligt - første kendte eksempel er fra 1843 -, og samtidig kom det i brug hos alle andre nationer. Det gule, blanke, stærkt lugtende olietøj blev snart fremstillet industrielt og solgt

over hele jorden til søfolk og fiskere. Men da disse ikke altid havde råd til at købe det forholdsvis dyre olietøj, syede de det ofte selv, f.eks. af kasserede sejl, ja måske endda af kartoffelsække, og olierede det.

Tøjet var ikke altid lige vandtæt, selv om man bandt det til med skibmandsgarn eller bændsels ved ærmerne og om anklerne. Efter kort tid trængte der vand ind foroven og forned. På grund af tøjets tæthed kunne sveden ikke fordampe, så inden længe var man alligevel gennemblødt indvendig. Som beskrevet kunne tøjet også være farligt for dem, der arbejdede i riggen, når et vindstød blæste det op, så de mistede grebet og fløj som en ballon ud i søen. Et bælte om livet var derfor nødvendigt. I reglen foretrak søfolkene korte jakker, mens officererne, der ikke gik til vejrs, beholdt de lange frakker. I varmt vejr smeltede olien, og i koldt vejr blev tøjet stift. Og når det længe havde været udsat for saltvand, blev imprægneringen slidt og tøjet klæbrigt. Derfor måtte søfolkene ofte oliere det, helst i flere omgange, hvorefter det blev hængt til tørre, indtil fugten var ude. Det kunne vare temmelig længe, men så hjalp man sig med at strø salt på. Olietøjet føltes i det hele taget altid lidt klistret. Når det ikke var i brug, skulle det hænge frit, da det ellers nemt brændte sammen. Senere fandt man på at overtrække dragten med sort gummi, hvad der holdt bedre, og i vor tid er nylonstof og plastic taget i brug.

Ved siden af olietøjet har der i ældre tid også været brugt voksdugstøj (omtalt ca. 1848), og der fortælles endda om en norsk kaptajn, som anskaffede sig en dykkerdragt - uden blysåler og hjælm, men med sydvest - for bedre at kunne modstå søen, når den vaskede hen over dæk.

Personlige småting

Lommer var ret sjældne i middelalderen. I stedet for brugte man poser, punge eller tasker af tøj eller læder, som hang ned fra bæltet. Da bukserne var indført, blev der mulighed for lommer i dem. I 1700-årenes begyndelse nævnes lommer af læder eller lærred både i bukserne og i jakken, og vi ved, at lommerne udvendig var pyntet med stikninger eller galoner, ikke mindst i kjol'en. Så sent som 1845 hævdes det på et amerikansk orlogsskib, at sømændene ingen lommer havde. De måtte putte deres småting ind bag blusen eller op i huen. På den tid var lommer dog ellers ganske almindelige, men amerikanske orlogsgaster gik med klapbukser, som ikke rigtig var egnede til at have lommer.

Allerede i 1638 kunne man købe *lommelærklæder* i de engelske slopkister, og de nævnes ofte siden da. I Danmark kaldte man dem i begyndelsen *håndduge*, mens ordet *lommelærklæde* først træffes 1716. De var af lærred, bomuld eller silke, når det var fint, og de forekom i forskellige farver: hvide, blå, røde, brogede og mønstrede. Lige som i vore dage brugtes de ikke blot til næsepudsning og svedaftørring, men også til pynt. Vi hører flere gange om, at de blev stukket ind i bukselinningen, hvorfra de hang ned, eller i den ydre jakkelomme, så man rigtig kunne se snipperne. Alligevel erklæres det fra Ærø omkring 1840, at *lommelærklæder* var et ukendt begreb der. Sømanden snød næsen med fingrene og tørrede munden med håndbagen.

Når man ingen lommer havde, var det et problem, hvordan man f.eks. skulle opbevare eventuelle *penge*. Man kunne putte dem i munden for kortere tid, men almindeligere var det som på »Wasa« i 1628 at svøbe dem ind i et stykke tøj, et lomme- eller et halstørklæde og gemme dem på brystet eller i skibskisten, som var fredhellig. *Punge* fandtes på »Wasa«, dels af tøj, dels af læder. De var mest i form af »kræmmerpunge«, dvs. poser, man lukkede med snoretræk eller ved en knude, som det siges 1779 om danske søfolk. Det var heller ikke ukendt at have sine penge indsyet i en *pengekæde* eller et *pengebælte* om livet. Andre bar dem i et slags hult strømpebånd om benet. 1694 omtales et *kridthus*, en lille messingdåse med to rum, det ene med et stykke skrivekridt, det andet til penge. Afog til nævnes *brevtasker* eller *tegnebøger*, formodentlig en slags notesbøger med rum til penge og papirer.

Fra 1700-årene omtales flere gange, at kaptajner og styrmænd havde *lommeure*. 1765 fik hvalfangerkommandør Martin Knuten fra Føhr et fint et foræret af rederne af hans skib, og i 1781 anskaffede styrmænd Eschels på en Altonaer vestindiefarer et ur, fordi han ikke syntes, han kunne undvære det ombord. I kæden hang hans sølvsignet. I det hele taget var et ur med sølv- eller guld-kæde hængende ned fra vestelommen i høj grad et statussymbol. Også jævne sømænd ejede ure. Således meddelte den imponerede skibsdreng på bark »Marienlyst« af Helsingør i 1870'erne, at af skibets fem matroser havde de fire ur.

En uundværlig genstand for enhver sømand var *sømandskniven* med skede, der som før nævnt sad i bæltet på ryggen, hvis den ikke hang i en kunstfærdig slynge om halsen.

Giftede sømænd havde deres *giftmålsring* på fingeren, hvis de havde haft råd til at anskaffe en. Den blev gerne slidt og bøjet under den megen halen i braser og tov.

Ørenringe blev tit båret i øreflippen. De var af guld og var vel oprindelig,

da de kom frem omkring 1550, til pynt for folk til lands og til vands. Senere tillagde man dem alle mulige gode egenskaber. Bl.a. sagdes de at være gode for gigt, ligesom de skulle give et skarpt syn og afværge alt ondt.

Standsbevidste skippere bar gerne, når de gik i land, en *spadserestok*. Den kunne som kinakaptajn Tønders fra 1731 være temmelig lang, af spanskror med en knap af kobber, sølv, guld eller et andet fint materiale og tit med en læderstrop i. Mindre sømandsmæssigt virkede det, at flere kaptajner havde en *paraply* med. En dansk skipper havde således i 1815 en fin silkeparaply. Efter sømandstroen voldte en paraply uheld ombord.

En fornem amerikansk kaptajn viste sig i 1841 med *lorgnet*, og omkring 1850 var det ikke usædvanligt, at officererne bar blå *briller* som en slags solbriller, f.eks. i Vestindien. For almindelige søfolk ville de nok føles prætentiose, og så var de upraktiske ombord. Nu er solbriller i almindelig brug. Kaptajnen på den engelske ostindiefarer »Trafalgar« gik i 1860'erne med *monokel*, uden tvivl til stor moro for folkene.

Hår og skæg og fremtoning

I det foregående har vi omtalt parykmoden, som også greb om sig blandt søens folk, der, som man skulle synes, måtte afvise denne upraktiske mode med afsky. Det gjorde de også i begyndelsen, men op mod 1700 anlagde flere skippere paryk, fordi den var blevet et helt naturligt stykke af påklædningen, og hvad værre var: snart gik almindelige sømænd - i hvert fald nogle af dem - med paryk. Den første omtale heraf har vi fundet fra år 1700, da en rømmet engelsk orlogsgast beskrives som bærende en mørkfarvet paryk. I 1730'erne averterede Dubins parykfabrik i København med kina- og ostindieparykker, og 1749 hører vi endda om, at en skibsdreng på en dansk kinafarer gik med paryk. Værre kunne det ikke blive. Reaktionen kom da også en snes år senere, da ens eget hår igen kom på mode, dog bundet i en pisk i nakken, behandlet med lys tjære, så den skinnede, og ombundet med sort hårbånd. Hårpisken blev som nævnt afskaffet i Danmark 1803.

Ud fra samtidige billeder kan vi gøre os en vis forestilling om århundredernes vekslende hår- og skægmoder. Det er klart, at man til søs så nogenlunde fulgte landmoden, men også, at man undervejs ikke tog det så nøje og tit lod hår og skæg vokse. Det fortælles således, at Vasco da Gama på sin første rejse fra Lissabon til Ostindien og tilbage 1497-99 ikke skar sit skæg. Det kunne være noget besværligt med klipning og barbering ombord, og også ret unødvendigt, selv om man måtte passe på, at det lange skæg ikke



Danske beklædningsstykker: Til venstre rød, ulden busseronne fra o. 1840, med krave og lange ærmer med manchet, slids i siderne, tinknapper. - Til højre grålig, ulden undertrøje med violette tværstriber, lange ærmer, korte slidser i siderne, perlemorsknapper. Ca. 1890.
Handels- og Søfartsmuseet.

Danish garments. Left: a red wollen frock from about 1840, with collar, long sleeves and pewter buttons. - Right: grey woollen undershirt with purple stripes; long sleeves. About 1890.

kom til at sidde fast i en blok. Der var heller ingen grund til at frisere sig. Kom der kam i håret var det snarest en lusekam.

Hvad *håret* angår, kan vi se, at det i middelalderen i reglen var kort, selv om billedmaterialet er så hullet, at det ikke kan give et nuanceret billede. Et stykke op i 1400-årene blev det øjensynligt båret længere. Det såkaldte pagehår, klippet lige over panden, dækkende ørerne og faldende ned i nakken, var ret brugt i 1500-årene. I 1600-årene blev håret længere og længere

og mere og mere bølget, så det tit er svært at se på billeder, om det er naturligt eller allerede erstattet af parykken. I paryktiden beholdt de fleste søfolk trods alt deres eget hår, enten kort eller langt. Derefter gik man over til almindeligt kort, i reglen ufriseret og gerne lokket eller pjustet hår, hvis man da ikke foretrak den omtalte nakkepisk. Da den forsvandt, blev det naturlige hår båret ekstra kortklippet i nogen tid, indtil man omkring 1840 igen foretrak det længere. I 1860'erne bar man det såkaldte polkahår, som mindede en del om pagehåret. Når sømanden fik sat en gryde over hovedet, kunne kammeraterne klippe håret af rundt langs kanten, så havde han denne frisure, sagde man. Herefter fulgte igen i lang tid almindeligt kortklippet hår, indtil man i vore dage er vendt tilbage til det lange hår.

Også *skægmoderne* kan vi nogenlunde følge ved hjælp af billeder. Allerede på Bayeuxtapetet (ca. 1077) ser vi, at selv om de fleste søfolk var glatragede, var der dog nogle, som havde flot svunget overskæg. En øjensynlig ældre sømand havde langt, spidst skæg, og én havde det karakteristiske skipperskæg, som stadig dukker op midt imellem de forskellige skægmoder op til vor tid, løbende over kenderne og rundt under hagen, hvor det var særlig svært at barbere sig ombord. Igennem hele middelalderen vekslede det mellem fuldskæg, skipperskæg og intet skæg. I 1500-årene dominerede fuldskægget, undertiden som spadeskæg, fipskæg eller også som tveskæg, og overskægget sås ligeledes igen, især i århundredets sidste del. Det fortsatte op i 1600-årene og blev tit båret til paryk. Gennemgående var parykbærerne dog glatragede i hele paryktiden. I 1830-40'erne kom kindskægget frem, tit vildtvoksende. Man var nu inde i en skægperiode igen, med voldsomme, oplejede fuldskæg, som først vakte så stor modstand, at det engelske admiralitet i 1856 fuldstændig måtte forbyde skæg i marinen. Det hjalp selvfølgelig ikke, for den almindelige opfattelse var, at skæg, helst så meget som muligt, var udtryk for manddom og autoritet, hvorfor både officerer og unge søfolk elskede det. Skipperskægget fik atter talrige tilhængere. I 1869 blev skægforbuddet i den engelske marine igen ophævet, og kindskæg (*whiskers*) voksede ligesom fuldskægget og de store overskæg, knebelsbarterne, til det utrolige. Med skægfarve gjorde man dem endnu mere martialske. Nogle havde så langt og upraktisk skæg, at det kunne bindes om nakken eller måtte puttes ind under stortrøjen i stormvejr. Midt i dette skægorgie var der dog ikke så få, som var glatbarberede.

Efterhånden blev man træt af alt det skæg, og parallelt med landmoden blev det reduceret til et mere overskueligt overskæg omkring 1890. Den tyske kejser Wilhelm II's overskæg gav moden an, og spidserne blev



Til venstre et par plattingsko, lagt i plattung af kabelgarn som frivagtsarbejde ombord. - Til højre et par træskostøvler med halvlange læderskafter på træbunde med høje klamper. - Handels- og Søfartsmuseet.

Left: rope-sandals for use on board, made by a Danish sailor in the popular sennit work. - Right: a pair of typical Danish wooden-soled boots.

viksede og drejet sylespidse, så godt som det var muligt, når man havde landlov. Efter 1. verdenskrig forsvandt overskægget, hvorpå der fulgte en glathaget periode op til 1960'erne, da de unge med begejstring optog den viltre fuldskægsmode igen.

Selv om man ikke altid kunne se på landgangstøjet, at en mand var sømand, var der i hans *optræden* tit andre ting, der røbede ham som sådan. Det var vel først og fremmest den karakteristiske *gang*, let skrævende og fjedrende i knæene som for at holde balancen på et rullende skibsdæk. Med en gammel betegnelse: han havde *søben* (engelsk ca. 1630: *sea legs*, fransk ca. 1650: *le pied marin*, tysk: *Seefüße*). Og det var noget af det første, en skibsdreng måtte lære, når han kom ombord. Måske overdrev han bevidst denne gangart, for han var stolt af at være sømand.

På grund af opholdet i al slags vejr var hans *ansigt* blevet rødmosset, vejrbitd, garvet og furet, næsten som læder, og hans *hænder* var barkede, samtidig med at de tydeligt bar præg af omgang med tjære og beg fra sømandsarbejdet. Vi har tidligere nævnt *øge-* eller *kælenavne* i forbindelse med tjære, men der var også nogle med hentydning til det begede tøj. På dansk således: *beget kofte* (begyndelsen af 1700-årene), *begede gutter* eller *drenge* (1830'erne), *begmatros*, *begtamp*, *begfjæs*, og Poul Martin Møller talte 1819 om en *ærkebegsnude*. På svensk: *beckbyx*, *beck sudd*, *beck herra* (1809). De

unge søfolk syntes først, de fik den rigtige maritime status, når de kunne fremvise hænder og tøj med pletter og farve af beg og tjære. Allerede Holberg sagde: begede klæder er sømands liberi, og op i tiden finder man ofte rimet: beg og tjære er sømandens ære.

Til sømandens pryd hørte ofte *tatoveringer*, i hvert fald efter 1800. Det vil imidlertid føre for vidt at komme ind på dette store emne her.

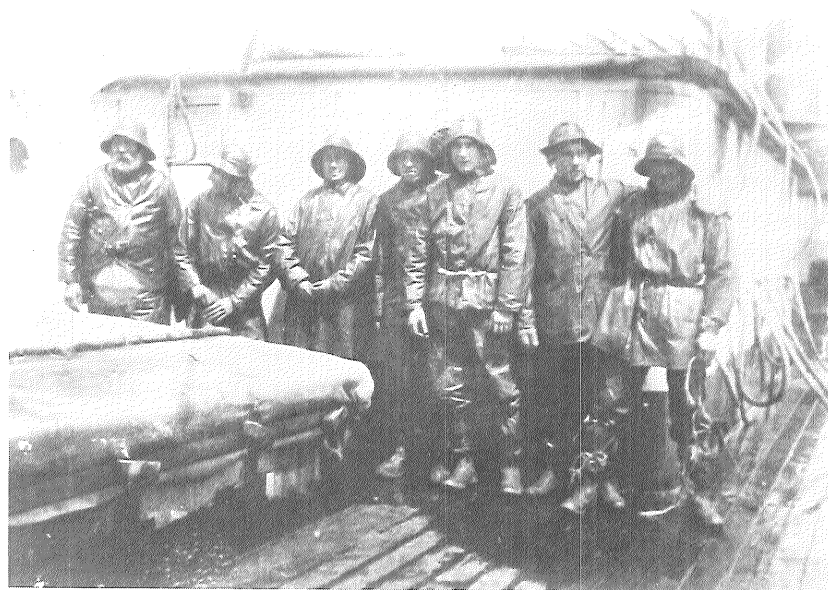
På grund af det hårde daglige arbejde var søfolk *muskeltærke*, med brede skuldre, der dog måske var blevet noget kantede og uharmoniske. De havde fået et *skarpt blik* ved stadig at spejle ud over søen, påstod man, og de var noget *højrostede*, fordi de var vant til at råbe for at overdøve søens larm. I reglen var de *godmodige* og fulde af *humor*. Dertil kom, at de førte sig *selvbevidste* og stolte og med en naturlig *gratie* i kropsbevægelserne.

Sømandenes liv var hårdt, og de ældedes hurtigere end så mange andre. I 1771 observerede den svenske botaniker Thunberg på en hollandsk ostindiefarer, at alt ikke stod så godt til. De gamle søfolk havde røde og rindende øjne på grund af vinden, deres ben blev krumme ved at gå på skibsdækket, og hænderne var hårde og opsvulmede af at hale i tovene. Selv om sømænd i reglen var i besiddelse af et jernhelbred - de svage blev hurtigt sigtet fra - led de ofte af erhvervsygdomme, især saltvandsbylder («søfitter»), revner og hudløshed i hænderne, opsvulmede ben, dårlige øjne, betændelse, og på grund af kulden fik de ofte gigt i en ung alder. I varme lande kunne de nemt samle en eller anden tropefeber op. Skørbug og beriberi var også en latent fare.

Sømandens udstyr

Mange gange kom søfolkene ombord med helt utilstrækkeligt, tyndt og laset udstyr. Fattigdom eller letsindighed kunne være årsag dertil. Selv om de var hårdføre i utrolig grad, frøs de dog under kolde himmelstrøg, hvad der skadede helbredet. I varmt vejr i troperne gik det bedre. På mange skibe var det forbudt dem at sælge deres tøj, fordi de i deres letsindighed ofte glemte, at de kunne få brug for det senere.

De dårligst udstyrede var i koldt og vådt vejr afhængige af kammeraternes villighed til at låne dem deres varme tøj eller olietøjet. I reglen var hjælpsomheden stor. På skibe med mange slette søfolk - *beachcombers*, *Liverpool rats*, *scum* o.lign. - lånte disse uden videre fra kammeraterne, hvad de havde brug for, uden at spørge, ja ofte stjal de simpelthen deres ting, noget



Bagbords vagt på 4-mastet bark »Vimeira« af Glasgow 1918. I det barske vejr er alle iført olietøj, korte jakker, bundet om livet, - officeren dog i lang frakke -, overtræksbukser, gummi-støvler og sydvest. - Fot. af den senere kaptajn C.G. Erichsen.

The port watch on the 4-masted bark »Vimeira« of Glasgow, 1918, dressed in oilskins and sou'westers.

der vakte stor harme i det lille samfund ombord, hvor absolut ærlighed var en betingelse for kammeratskabet.

Var der en slopkiste ombord, kunne folkene købe de nødvendige tøjstykker dér mod fradrag i hyren, men hvis ikke, var der mange humane kaptajner, som forærede, hvad de havde af deres eget brugte tøj, til de værst stillede. Undertiden gav de sømændene skibets gamle slidte bramsejl, eller de havde tøjballer med - især på de større langfarere - som de lod dem få. Tit var søfolkene så praktiske, at de kunne *sy deres eget tøj*, især bukserne, måske med lidt hjælp til tilskæringen af sejlmageren. Når han havde taget mål af livvidden og af benenes længde, lagde han et stykke dobbelt sejldug på dæk og skar det til med sin kniv, idet han sørgede for at få det nederste af buksebenene vide. Den omtalte bukseklap gav sig af sig selv. Syningen var næppe noget problem, selv om det ikke var den flotteste skrædderkunst, der blev præsteret.

Om lørdagen fik mandskabet ofte en friftermiddag til at *vaske tøjet*. Ved hvert regnskyl samlede man det ferske vand sammen til tøjvasken, da man ellers måtte bruge det kolde saltvand, hvad der ikke var så godt, hvis man ikke havde soda eller en speciel sæbe, der kunne modvirke saltet. Undertiden brugte man urin til at blege tøjet og tage tjærepletter af. Sirup kunne også bruges, og man kunne gnide snavset af med pibeler. Lud kunne laves af asken fra kabyssen. Der skulle megen skrubben og skuren til, inden tøjet kunne skylles af - i saltvand - og lægges til tørre på dækket eller ophænges i riggen. Det blev selvfølgelig hverken strøget eller rullet, bortset fra måske på krigsskibene. Dog kunne søfolkene til nød glatte tøjet lidt ud med en flaske, eller de kunne lægge det under madrassen og sove på det.

For at søfolkene kunne *lappe og reparere* deres tøj og stoppe deres strømper, fik de ofte en eftermiddag fri som lappedag, gerne i forbindelse med tøjvasken eller om søndagen. På engelsk finder vi omkring 1810 udtrykket *make and mend* derfor, men også *sailor's pleasure* forekommer (1781). Måske er det dette udtryk ved siden af *sailor's delight*, *sailor's comfort* m.fl., som er ophavet til den kendte skandinaviske betegnelse *kistefornøjelse*, der dog først træffes skriftligt på dansk 1849, i norsk 1885 - her møder vi dog ordet *matrosfornøjelse* allerede 1845 - og i svensk *kistfornøjelse* (1903). Sømanden havde sit tøj og sine personlige ejendele i sin skibskiste. Breve, fotografier, dagbog, skrivegrejer, salmebog, toiletsager, syæske osv. var anbragt i læddiken, et lille rum med låg i kistens ene side. Når han fik fri til kistefornøjelse, havde han ikke blot lapningen og stopningen at se til, men også fornøjelsen af at rydde op i det rod, der var blevet, når han til hverdag hurtigt skulle finde noget frem af kisten, og at fordybe sig i minderne hjemmefra, læse brevene for 117. gang, se på fotografierne af de kære osv. Der var virkelig noget rituelt over denne hyggestund i hverdagens slid.

Til grund for denne undersøgelse ligger et så omfattende materiale, at jeg har måttet afstå fra at redegøre for mine kilder. Jeg henviser dog til følgende litteratur om klædedragtens historie til lands og til vands:

E. Borg: Den danske marines uniformer gennem tre århundreder (Kbh. 1974),

Gerald Dickens: The Dress of the British Sailor (London 1957),

Henny Harald Hansen: Klædedragtens kavalkade (Kbh. 1954),

Bertil Jacobsen: Sjömansuniformen i olika mariner genom tiderna (Stockholm 1946),

Erna Lorenzen: Folks tøj i og omkring Århus ca. 1675 - ca. 1850 (disp., Århus 1975).

Endvidere bidrag af *Hanne Frøsig*, *Erna Lorenzen* og *Ulla Thyrring* i *Dagligliv i Danmark* (red. Axel Steensberg) I-IV (Kbh. 1963-71).

En tak for tåd og vink retter jeg til museumsinspektør *Hanne Frøsig*, Dansk Folkemuseum, lrs. *Torben Nellemann*, København, og Dr. *Heinrich Stettner*, Emden, Tyskland.

SAILORS' DRESS

Summary

A survey of sailors' dress from medieval times to our own day, from Northern and Western Europe as well as North America, must depend upon pictures, descriptions and the very few items of clothing which have survived. We know most about his going-ashore wear, his smart clothes. Working gear was always simple and unadorned. Officers dressed more finely than men. Seamen's clothes followed the fashions on land but had their own maritime character.

This summary can only cover the main features.

The medieval seaman wore a knee-length gown, which was later replaced by a short jacket. In hard weather cloaks, often with hoods. Headgear various types of cap or hat. On his legs short breeches and long hose of woollen material, which were sometimes sewn to narrow trousers. In the sixteenth century longer breeches were worn, to the knee, often padded. At the same time wide petticoat breeches and full or three-quarter length trousers began to make their appearance as typical seamen's wear. Jumpers, knitted or of fabric, of various kinds, often with waistcoat or jacket worn over them. Countless varieties of caps, hats and fur headgear. In the seventeenth century cotton often replaced the usual woollen and linen materials used hitherto. Knee breeches were still common. The woollen hose of earlier times gradually gave place to knitted stockings. The coats of officers got longer and wigs made their appearance.

In the eighteenth century some seamen started wearing wigs and cocked hats. By about 1800 tarred pigtailed were fashionable and tall, round hats. Knee breeches went completely out of fashion and in their place long trousers were worn, an article of apparel which incidentally became increasingly popular on land both before and during the French Revolution. Shirts were coloured and patterned and a neckerchief became a distinctive feature of seamen's costume. About 1850 a big change took place: matching suits of jacket, waistcoat and trousers - as worn on land - became popular as the sailor's going ashore wear. Headgear, too, followed the fashion ashore. In wet weather oilskins, including sou'wester, took the place of clothing impregnated with tar. In the present century current land fashions have had an increasing influence on wear at sea. Boiler suits and dungarees are worn as in factories.

Naval officers were first put into *uniform* in the eighteenth century (Denmark 1722, England 1748) and henceforth dark blue became »navy« blue. Not until much later were the men fitted out in complete uniform as for a long time they wore their own clothes aboard. It was not until the crown paid for their equipment that any standard uniform could be introduced. We come across French sailors in uniform about 1840, in 1857 the English fleet put its men into uniform, and the Danes not until 1870. The typical naval uniform, which was then and still is surprisingly similar all over the world, included frock, black kerchief, blue collar with three white stripes, and hat with ribbon bearing the ship's name. Officers in the merchant navy wore uniforms similar to those of naval officers. Sailor suits became fashionable wear for small boys and girls.

Briefly, individual items of clothing:

Headgear has always been extremely varied: hoods, knitted caps as well as caps of fur and other materials. Every kind of felt hat. Straw hats and high toppers. From c. 1790-1870

tarpaulins, which in the minds of most people are proper sailors' hats. Later peaked caps became popular and cloth caps for work.

Outer garments have countless variations through the ages from longish gowns to short jackets either pulled on over the head or buttoned in front. The frock or jumper made an early appearance as a garment to work in. Various types of knitted jersey worn in cold weather. On top, reefers or peajackets, sometimes cloaks.

Nether garments: the loose hose of medieval times was sewn to tight trousers, a kind of tights. When stockings developed as separate items of apparel the knee breeches, petticoat breeches and long trousers mentioned above came into existence. About 1800 officers were wearing narrow pantaloons. For a long time a distinctive feature of sailors' trousers was the flap in front instead of flies. They were kept up by a belt in which a knife was tucked.

Stockings were a development of the earlier hose which were made of cloth. Knitted stockings appeared about 1650. *Footwear:* leather shoes according to the prevailing fashion, sometimes in the form of sandals or moccasins, sometimes with heels and thick soles. Pumps were popular for a period. By about 1900 the high sea-boots were giving place to gum boots. Wooden clogs and boots with wooden soles were used particularly on Danish, French and Dutch vessels. Often sailors went around barefoot on board or in canvas shoes or rope sandals which they had made themselves.

Underclothes were mainly short drawers as vests were scarcely worn before c. 1750. Later long, woollen pants came into use. Wool retained heat even when wet. In hot climates cotton was used. Shirts, with long sleeves, were concealed by an outer garment until c. 1600. In the eighteenth and nineteenth centuries shirts were often made of coloured wool or cotton. Not until the end of the eighteenth century did they have collars attached. With the shirt went a neckerchief, tied in a sailor's knot. After 1850 ties were often worn instead.

On the hands woollen or leather mittens. In the nineteenth century often with two thumbs. Officers wore gloves.

Night clothes: usually sailors slept in their underwear as they often had to turn out quickly. Nightshirts, often used as vests, mentioned in seventeenth century. Knitted night caps often worn, especially when wigs were in fashion.

Work clothes: men wore their old clothes, with perhaps coats and trousers made of linen or canvas, often treated with tar, on top. After the 1790's tough dungaree was used for work clothes. Boiler suits and overalls made their appearance at the beginning of this century. Oilskins came into use about 1830, made of linen or cotton treated with linseed oil, whereas the sou'wester type headgear dates back to the seventeenth century.

His *hair and beard* go to make up the sailor's appearance and generally speaking fashions have followed those on land, even to the wearing of wigs. Whiskers round the chin and jaw, the Newgate frill, are still met with and were first pictured in the Bayeux Tapestry of 1077. *Tattooing* has been popular at least since 1800.

Sailors often cut out and made their own clothes, for example of canvas. The weekly afternoon they were given off to wash and mend their clothes was very popular. It was known as »Make and mend«, but also »sailor's delight«, because it gave him the chance to tidy his sea-chest, read letters from home and look at photographs of his loved ones.