

Die wollten segeln als Matros... Von Frauen, die sich als Männer verklei- deten und auf den Schiffen der Vereinigten Ostindischen Compagnie anheuerteten

Von Cornelia Gerlach

Die Hängematte schaukelt noch. Oben trampeln die Männer mit schweren Stiefeln über die Planken. Einer schlägt die Trommel. Raue Stimmen tragen die Fetzen eines Liedes unter Deck. Die Gedanken werden leicht. Die Hektik der Stadt zieht mit jeder Strophe weiter weg. Die Melodie trägt zurück in alte Zeiten. In das Jahr 1749 vielleicht, als der Dreimaster AMSTERDAM frei war und nicht als Museumsschiff angekettet lag im Hafen der Stadt, die ihm den Namen lieh. Hier könnte die Geschichte gespielt haben. Nennen wir sie Tienieke Tries. Wir können uns ausdenken, daß sie Hosen trug und im Frühjahr 1749 unter dem Namen Hans van der Veere auf der AMSTERDAM angeheuert hat. Nehmen wir an, Tienieke ist es, die jetzt hier in der Hängematte liegt und sich von den Wellen sanft schaukeln läßt. Nehmen wir an, sie schläft, denn die letzte Wache war hart.

Tienieke ist nicht erfunden, zumindest nicht ganz. Sie ist zusammengesetzt aus Mareyken Blomme und Maritgen Jans, Vrouwtje Frans und Adriana La Noy, Jannetje Pieters und Francijntje van Lint und all den anderen Frauen, deren Spuren die Wissenschaftler in den niederländischen Archiven fanden: Frauen, die im 17. und 18. Jahrhundert mit den Schiffen der Vereinigten Ostindischen Compagnie und der West-Indischen Compagnie in See stachen. Auch aus England, Dänemark, Spanien und Italien gibt es Belege dafür, dass Frauen als Seeleute anheuerteten - allerdings nirgends so zahlreich wie aus den Niederlanden.



Eine wie Tienieke Tries hielt es am Spinnrad nicht aus: Sie wollte weg

Von keiner von ihnen ist mehr überliefert als ein paar Details. Deshalb sei der Kunstgriff gestattet, die Puzzleteile zusammen zu setzen und eine wie Tienieke Tries zu entwerfen. Aus Emden könnte sie sein. Wie so viele, hat sie das Geld in die Niederlande gelockt. Die Provinz Holland und vor allem die Stadt Amsterdam standen in dem Ruf, dass man hier gutes Geld machen könne. Bis hinauf nach Jütland und herüber nach Westfalen hatte sich herumgesprochen, dass die Kolonialherren und Handelshäuser Wohlstand in die Provinzen brachten, und

viele Tausende aus ganz Nordeuropa zogen als Gastarbeiter hierher. Darunter waren erstaunlich viele alleinstehende Frauen. Sie bewarben sich als Dienstmädchen. Doch sie landeten oft als miserabel bezahlte Arbeiterinnen in der Textilfabrikation. Nehmen wir mal an, auch Tienieke saß am Spinnrad, und ihr Lohn reichte kaum für das Essen. Kein Wunder, dass sie weg wollte. Vielleicht hatte sie sich auch verliebt. Befragt, warum sie das Abenteuer wagten, nannten viele Matrosinnen diesen Grund. Wir denken uns also in Tienekes Herz einen wunderhübschen Kerl. Sie hatte kaum Zeit gehabt, ihn richtig zu genießen. Als sie sich das erste mal trafen, hatte er seinen Vertrag schon unterschrieben: fünf Jahre bei der Vereinigten Ostindischen Compagnie. Und dann war er gefahren. Tienieke Tries wollte weg. Ihm hinterher. Passagen nach Asien waren für Frauen ihres Standes nicht zu buchen.

Zunächst einmal stecken wir unsere Heldin in passende Kleidung. Zur Modenschau müssen wir die AMSTERDAM kurz verlassen und die paar Schritte zum Niederländischen Schiffahrtsmuseum laufen. Prächtige Gemälde sind dort zu finden. Zeugnisse vom Leben der Matrosen sind rar. „Vom einfachen Schiffsvolk, den Erniedrigten und Beleidigten, sind uns keine Briefe und Porträts geblieben“, haben die Museumsmacher lapidar unter die Überschrift „Besatzung“ geschrieben. Immerhin können sie ein paar Stücke der Ausrüstung präsentieren: die Scheide eines Matrosenmessers, eine Schuhsohle, eine Tabakspfeife aus der Stadt Gouda. Die können wir Tienieke schon mal geben. Weiter helfen uns Randfiguren aus anderen Zusammenhängen. So klettern auf einem Gemälde von Abraham Storck drei kräftige Matrosen in die Wanten der Fregatte PIETER EN PAUL.



PIETER EN PAUL Ölbild von Abraham Storck

Sie tragen flache Schuhe, Strümpfe oder Stulpen, eine flatternde Hose bis zum Knie und darüber eine bauschige Jacke, die mit einem Gürtel um die Taille geschnürt ist. Auch der Kopf ist bedeckt. Gesichter sind unter den dicken Hüten kaum zu sehen. Das könnte passen. Ein zweites Gemälde sei noch erwähnt. Es ist von Johannes Stock und zeigt das Einschiffen der Matrosen beim Montelbaans-Turm. Nehmen wir an, Tienieke hätte ihre Garderobe gefunden. Vielleicht ist sie der Kerl da rechts? Ein wenig erbärmlich steht er da, die Schultern vornüber geneigt, und wartet, während andere



noch die Liebste trösten.

Die „Compagnie“ war straff organisiert. An bestimmten Tagen des Jahres stellte sie neue „Mitarbeiter“ ein. Dazu bediente sie sich spezieller Agenten, die in der Stadt die Trommel rührten und anwarben, wen sie finden konnten. Attraktiv war die Arbeit nicht: Sie war schlecht bezahlt, und die Verträge liefen viel länger als üblich. Gut eine Million Menschen brauchte die VOC in den rund 200 Jahren ihres Bestehens. Der Anteil der Ausländer war enorm. Die Agenten hatten ein raffiniertes System entwickelt, ihre Beute zu locken: Sie boten für die Zeit bis zur nächsten Abfahrt ein Dach über dem Kopf und Mahlzeiten an, streckten oft sogar das Geld für Takelmesser und neue Schuhe vor - und ließen sich im Gegenzug einen Schuldschein ausstellen. Die Compagnie zahlte den Agenten diesen Vorschuss dann zurück - aber erst, wenn der Seemann das Geld auch tatsächlich verdient hatte. Denn es konnte ja sein, dass er zuvor schon das Zeitliche segnete (fast die Hälfte der Matrosen kehrte nicht in die Heimat zurück). Übrigens blühte der Handel mit diesen Schuldscheinen als eine Art Risiko-Kapital-Geschäft. „Seelenverkäufer“ nannte man diese Agenten deshalb auch.

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass auch Tiencke so angeworben wurde. Manche der Frauen, deren Geschichte bekannt ist, wurden sogar von Agentinnen zum Verkleiden angestiftet und der Compagnie als Jungen präsentiert. Zumindest erzählten die Matrosinnen das beim Verhör. Die Musterung selbst war wenig mehr als die Aufforderung, die Unterschrift unter einen Vertrag zu setzen. Es konnte dann noch Wochen dauern, bis die Compagnie die geheuerte Besatzung am Montelbaans-Turm zusammentrommelte, auf einen Leichter verlad und zur Reede übersetzte. Doch eines Tages kam auch eine wie Tiencke an Bord. Das Versteckspiel wurde nun schwerer. Stellen wir uns ein Schiff vor - eins wie die AMSTERDAM. Dicht an dicht müssen die Männer gehaust haben, denn für 200 ist hier unten kaum Platz. Eine Kiste, ein Platz in der Hängematte, die Galerie ganz vorn im Bug für die Körperhygiene und für das große Geschäft, dazu ein Pott Essen für achte (eine Back nennt man das; die kleinste Einheit an Bord). Dass sich die Männer an Bord selten wuschen, kam ihr zur Hilfe. Auch könnte es sein, dass sie - wie die englische Soldatin Christina Davies - ein silbernes Röhrchen bei sich trug, durch das sie urinierte. „Sie pißte durch ein Horn, grad wie ein junger Mann“, sagten die Matrosen auf den Schiffen der Vereinigten Ostindischen Compagnie damals. Und dennoch: Es ist kaum vorzustellen, daß die Jungs da nichts gemerkt haben.

Waren die Kapitäne damals blind für den Unterschied zwischen Mann und Frau?

Aber so war das. Es gibt Beweise. Ich habe sie mit eigenen Augen gesehen. Die VOC war ein gewaltiger bürokratischer Apparat. 1200 laufende Meter Akten im Reichsarchiv in Den Haag zeugen davon. Ein Befehl per Computer und schon liegen die Beweise auf dem Tisch. Der Fall Joonas Dirckse zum Beispiel. Er ist im Journal eines gewissen Nicolaas Brugmann unter dem Datum 31. März 1696 zu finden. „Schönes Wetter“ notierte er an diesem Morgen - es war übrigens ein Sonntag -, vermerkte die Position seines Schiffes auf dem Weg nach Batavia und schrieb dann mit seiner die Oberlängen rund ausziehenden Handschrift: „Am Donnerstag spielte das Schiffsvolk ein paar Schiffsspiele und entdeckte beim Spielen eine Frauenperson in Männerkleidern, die sich selbst bei der Ostindischen Compagnie als Matrose für zehn Gulden angeheuert hat unter dem Namen Joonas Dirckse, in Gottenburg gebürtig.“ Eine sachliche Eintragung. Weiter nichts. Als wäre es ganz normal, daß sich ein Mädchen an Bord schleicht. Wie Joonas Dirckse es geschafft hatte, rund drei Monate unentdeckt zu bleiben, bleibt ein Rätsel.

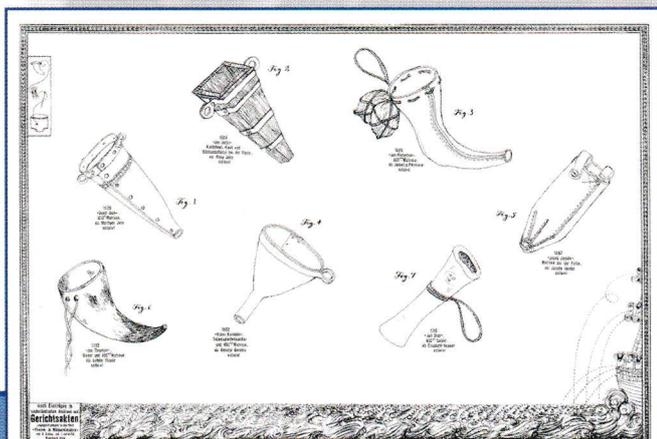
Navig. di Cook - Bougainville T. II. pag. 204.



Jeanne Baret

MAD. ILLA BARE

Dall'Acqua inc. Forschungsreisende



„UNERLAUBTE ERFINDUNGEN“
die zu erklären die Keuschheit (...) nicht gestattet.

Von Tieneke Tries, wen wundert's, ist im Reichsarchiv keine Spur zu finden. Zwei Gründe könnte das haben: Entweder, wir haben sie tatsächlich erfunden. Oder sie hat es geschafft, bis zum Ende der Reise ihr Geheimnis zu bewahren. Denn nur jene, die entdeckt wurden, sind in den Logbüchern vermerkt. Waren die Matrosen, Offiziere und Kapitäne vielleicht damals fast blind für den Unterschied zwischen Mann und Frau? Rudolf Dekker, der zusammen mit Lotte van de Pol die Suche nach Spuren der Matrosinnen (und übrigens auch der Seeräuberinnen und Soldatinnen, aber das ist eine andere Geschichte) zur Wissenschaft gemacht hat, gibt eine verblüffende Erklärung: „Der äußere Unterschied zwischen einem Mann und einer Frau war damals größer als heute: Man konnte an der Kleidung sofort erkennen, wer ein Mann und wer eine Frau war. Auch, ob einer Schmied oder Zimmerer war, konnte man auf dem ersten Blick an den Kleidern sehen. Die Kleidung hatte eindeutige Botschaften. Jeder war per definitionem der, nach dem er aussah. Die Grenzüberschreitung jener Mädchen war so radikal, daß eigentlich kaum jemand zweifelte, daß sie wirklich Jungen waren. Heute sind die Übergänge fließender.“

Die Männer an Bord hatten ein Interesse, das Spiel so lange wie möglich zu decken. Längst nämlich hatte sich herumgesprochen, dass Frauen an Bord Unglück bringen. Der Schiffsarzt De Graaf, dessen Reiseberichte kürzlich in

den Niederlanden neu veröffentlicht wurden, beschreibt, welche Unruhe eine Enttarnung auf das Schiff bringt: „Die Matrosin“, schreibt er, „wird in die Kajüte bestellt und mit Frauenkleidern ausgestattet, dann kann sie dem ein oder anderen Offizier das Hemd waschen und ein paar Stiche nähen, aber wenn sie sich allzu sehr mit dem ein oder anderen gemein macht, weckt das unter den Männern große Eifersucht, die oft schlimme Unglücksfälle verursacht, denn jeder möchte dann einmal zum Zuge kommen.“ So mancher beschloss, dann doch lieber als „bester Freund“ das Geheimnis zu teilen und die Matrosin vor dem Zugriff der anderen zu schützen. Tieneke Tries hatte als Hans van der Veere also durchaus eine Chance.

So lassen wir sie sanft in der Hängematte schaukeln. Sie träumt. Eines Tages, so nimmt sie sich vor, wenn dieses Abenteuer vorbei ist, wird sie davon berichten. Die Verleger und Radaktionen werden ihr den Stoff aus den Händen reißen, und das gemeine Volk auf der Straße wird Lieder über sie singen. Sie wird eine Heldin sein. Und bald wird niemand mehr wissen, was wahr ist und was erfunden. Dann träumt sie noch weiter, 250 Jahre in die Zukunft. Sie träumt von Einwohnermeldeämtern, Passbehörden und Unisex-Jeans, und sie begreift: Verkleiden wird dann kein Mittel mehr sein, um der Frauenrolle zu entkommen. Doch immerhin wird ihre Geschichte auch dann noch erzählt. Tieneke Tries lächelt im Schlaf.

Da plötzlich knirscht es unter dem Kiel. Die AMSTERDAM bäumt sich auf. Panik. Wenig später zieht der Malsand das Schiff in die Tiefe. Es war die erste Fahrt dieses prächtigen Schiffes. Sie endete an der Küste Südenglands. Alle Spuren verschwinden im Meer - auch die von Tieneke Tries, unserer Heldin. So ist auch die AMSTERDAM, die heute an Ketten im Hafen liegt, nur eine Rekonstruktion. Sechzig Freiwillige haben den Ostindienfahrer nach alten Plänen neu gebaut. Jeder Spant, jede Planke, jedes Tau ist so, wie es vielleicht einmal war. Sogar die Hängematte ist neu. Nur die Träume sind noch immer die alten.

Gekürzt mit freundlicher Genehmigung der Autorin



Seeräuberinnen Mary Read und Anne Bonny



Nachbau AMSTERDAM Foto Antje L.