

‘Hollendertiden’

Noorse zeelieden in Zierikzee in de achttiende eeuw

door Ruud Paesie

Inleiding

In de achttiende eeuw zeilden vrijwel alle koopvaarders uit Zierikzee op Europese bestemmingen. Veelal gebeurde dit op relatief korte vaarafstand van Zeeland, zoals Frankrijk, Engeland en Noorwegen. Op de laatstgenoemde bestemming werden naast hout en vis vooral levende kreeften gekocht. Soms waren dat wel veertig tot ruim vijftig scheepsladingen per jaar, bestaande uit zo'n zes- tot twaalfduizend zeekeeftes per hoekerschip. De Zierikzeese medicus Job Baster (1711-1775) berekende dat er halverwege de achttiende eeuw jaarlijks zo'n 624.000 levende kreeften in Zierikzee werden aangevoerd, die bij aankomst in speciale bakken aan het havenhoofd werden gelost.¹ Daarna

werden ze naar Vlaanderen en Holland geëxporteerd. Zo adverteerde de Amsterdamse viskoopman Jan Swart aan de Heerenstraat in 1769 dat hij driemaal per week zeekeeftes ontving uit Zierikzee. Die konden bij hem worden gekocht, 'alsmede gekookt voor 10 stuivers per stuk'.² Zierikzee was in de zeventiende en achttiende eeuw de enige stad in de Republiek met kreeftenhandel.

Op de Zierikzeese handelsvloot monsterden veel Europese migranten aan, vooral uit Scandinavië en in het bijzonder uit Noorwegen. De Lutherse kerk in Zierikzee staat nog steeds bekend als de Noorse kerk en herinnert aan die tijd.³ Nu rijst de vraag waarom vooral Noorse migranten in Zierikzee neerstreken. Waren dit gespecialiseerde zeelieden



Aanmonstering van scheepsvolk. Pentekening van Johannes Hermanus Koekkoek, achttiende eeuw, (Zeeuws Archief, ZI-III-1010)

met kennis van kreeftenhandel, die met zeewater gevulde ‘bunhoekers’ op en neer zeilden? Of waren het economische gelukzoekers die hun heil zochten in Zierikzee?

Zeelieden ter koopvaardij

In 1720 bestond de handelsvloot van Zierikzee uit ongeveer 75 koopvaardij-schepen, voornamelijk hoekersschepen met twee masten. Zo’n 25 jaar later was dat aantal aanmerkelijk gegroeid en telde de vloot bijna honderd schepen. Dit was het achttiende-eeuwse hoogtepunt, want daarna nam dat aantal gestaag af. Oorlogshandelingen en protectionistische maatregelen van Europese staten lagen daaraan ten grondslag. Zo waren er rond 1760 nog zestig schepen in de vaart en in 1785 waren dat er welgeteld nog slechts 21.⁴

Afhankelijk van de bestemming maakten deze schepen vaak meerdere reizen per jaar. Zo vertrokken er in de jaren 50 van de achttiende eeuw jaarlijks gemiddeld zo’n 225 koopvaarders vanuit Zierikzee. Alle schepen waren bemand met een schipper, een stuurman, een aantal matrozen en een of twee jongens. Het aantal zeelieden varieerde per scheepstype, -grootte en het te verrichten werk aan boord, van zes tot vijftien koppen. De kleine hoekers voor de Noorse kreeftenvaart telden doorgaans niet meer dan zes bemanningsleden.⁵

Voordat het anker werd gelicht werd een zogenoemde zeebrief, ook wel certificatie of nationaliteitsverklaring van het betreffende zeeschip, aan de schipper verstrekt. Daarin stonden de naam en het laadvermogen van het schip, alsmede de thuishaven, het reisdoel en de naam van de schipper vermeld. De registers van ... *certificatien van Burgermeester en Schepenen van de stad Zierikzee*, waarin alle afgegeven zee-

brieven staan vermeld, zijn deels bewaard gebleven. Bovendien is aan een deel van de zeebrieven uit de periode 1756-1760 een ‘volks- of monsterrol’ toegevoegd. Daarin treffen we niet alleen de namen van stuurlieden, matrozen en jongens aan, maar ook het land of plaats van herkomst.⁶ In zijn onderzoek naar de omvang en ontwikkeling van de Zierikzeese koopvaardij tussen 1746 en 1775 heeft Erik van der Doe ook de herkomst van zeelieden onderzocht en raadpleegde daarvoor de genoemde bron. Bij ruim een derde (338) van alle 928 schepen die tussen 1756 en 1760 uitliepen, trof hij een monsterrol aan.

Uit de tabel hiernaast blijkt dat bijna 80 procent van de stuurlieden in de tweede helft van de jaren 50 uit de Republiek afkomstig was. Voornamelijk uit Zierikzee. Onder de buitenlandse migranten scoren Noren veruit het hoogst. Dat geldt overigens ook voor de categorie matrozen en jongens. Er kwam zelfs meer scheepsvolk uit Noorwegen dan uit Zierikzee en soms bestond het merendeel van de equipage uit Noorse zeelieden. Zo vermeldt de monsterrol van het hoekerschip Waakende Kraanvogel, dat in oktober 1756 naar Frankrijk uitzeilde, een negenkoppige bemanning onder leiding van schipper Teunis Beek. Maar liefst zeven bemanningsleden, de stuurman, kok en vijf matrozen kwamen uit Noorwegen. Alleen de kajuitsjongen was afkomstig uit Zierikzee. De Waakende Kraanvogel zeilde in de daaropvolgende jaren meermaals op Frankrijk, steeds onder dezelfde gezagvoerder. Wanneer we de bemanningslijst van een scheepsreis uit 1758 vergelijken met die van 1756 vallen de overeenkomsten op. Ook ditmaal bestond de negenkoppige bemanning hoofdzakelijk uit Noren. Bovendien treffen we op beide monster-

Geografische herkomst van zeelieden ter koopvaardij te Zierikzee, 1756-1760		
Herkomst	Stuurlieden	Matrozen en jongens
Zierikzee	253	669
rest Zeeland	6	108
Holland	3	111
rest Republiek	2	64
Totaal Republiek	264	952
Noorwegen	54	693
Zweden	8	164
Duitsland	2	46
Oostzeegebied	-	43
Zuidelijke Nederlanden	3	39
Denemarken	-	31
Schotland	7	29
Ierland	-	19
Frankrijk	-	1
Portugal	-	1
Oostenrijk	-	1
Totaal buitenland	74	1067
Totaal algemeen	338	2019

Bron: Van der Doe, *Het welvaren van Zierikzee*, tabel 7

rollen dezelfde stuurman aan, alsmede een van zijn matrozen en de Zierikzeese kajuitsjongen. Dit voorbeeld maakt duidelijk dat we bij gebruik van de bovenstaande tabel rekening moeten houden met het feit dat een deel van de gemonsterde zeelieden meerdere scheepsreizen uit Zierikzee maakte. Het absolute aantal bij zowel Nederlanders als buitenlanders lag dus lager.⁷

De genoemde *registers van certificatien* vermelden weliswaar de namen van schippers, maar op een enkele uitzondering na geen plaats of land van herkomst. Ook in de bewaard gebleven administratie van de Zierikzeese Slavenkas, het verplichte verzekeringsfonds,

waarin alle zeelieden ter koopvaardij een percentage van hun gage moesten storten, treffen we alleen namen aan van schippers.⁸ Vervolgens kunnen we te rade gaan bij de poorterboeken van Zierikzee. Wie in de vroegmoderne tijd een ambachtsgilde wilde uitoefenen of een openbaar ambt wilde bekleden, moest poorter of burger zijn van de betreffende stad. Alleen kinderen van burgers en zij die met een poorter trouwden, verwierven het burgerschap automatisch. Alle anderen moesten het poorterschap kopen.⁹

Het zeemansberoep was geen poortering en zodoende treffen we nauwelijks schippers aan in poorterboeken.



Hoekerschip met een mast, (RP-P-OB-55.942)

Wel duikt er af en toe een op die buiten Zierikzee geboren is. De reden voor zijn inschrijving als burger ligt besloten in zijn nevenactiviteiten. Een deel van de schippers werd namelijk partenreder van of deelgenoot in de rederij en in die hoedanigheid was hij koopman of ondernemer. Dit inkopen in het bedrijf was niet zonder doel. Een goede verstandhouding tussen reders en schippers was van groot belang voor het welslagen van de reis. Als aandeelhouder

zou de schipper immers de belangen van de rederij optimaal behartigen. Sloot hij zijn handelsmissie met succes af, dan kon hij naast zijn gage rekenen op een aandeel in de winst. Tussen 1746 en 1775 werden in totaal 231 verschillende schippers aangesteld op schepen uit Zierikzee. Daarvan werden er 25 poorter van de stad, een teken dat zij geen ingeborenen waren. Onder hen waren negen Noren en hun aanstelling van schipper viel samen met het jaar

van burgerschap. Een sterke aanwijzing dat zij hun schippersbaan met die van partenreder combineerden. Zo vermeldt het certificatieregister dat aan schipper Barend Valentijnse, 'borger en inwoonder alhier', een Franse zeebrief op 14 september 1756 was verleend. Valentijnse was een van de negen Noren, afkomstig uit Stavanger, die het poorterschap had gekocht. Noorse migranten treffen we dus niet uitsluitend aan onder het scheepsvolk. Een deel wist uiteindelijk op te klimmen tot stuurman en zelfs tot schipper.¹⁰

Migratieonderzoek

Vanaf het eind van de zestiende eeuw nam de vraag naar arbeid in Zeeuwse en Hollandse steden snel toe. De arbeidsvraag was vooral hoog in gebieden met opkomende industrieën, waar scheepsbouw met haven-, opslag- en distributiefaciliteiten zich ontwikkelden of waar bepaalde vormen van nijverheid ontstonden. Naast trek- of seizoenarbeiders, die vanuit de oostelijke provincies en aangrenzende Duitse streken naar de Noorseekusten trokken, ontstond er in de zeventiende eeuw ook een zogeheten sedentaire migratie. Migrantengroepen keerden na gedane arbeid niet meer terug naar het land of de streek van herkomst en vestigden zich permanent in de snel groeiende steden langs de Noorseekust.¹¹

Historisch-wetenschappelijk onderzoek naar arbeid en migratie in Nederland heeft sinds de jaren 80 van de vorige eeuw een hoge vlucht genomen. Een van de eerste, uitvoerige studies naar migratie en het functioneren van de Amsterdamse arbeidsmarkt in de zeventiende eeuw werd uitgevoerd door Ab Knotter en Jan Luiten van Zanden. Voor dit onderzoek maakten zij dankbaar gebruik van de nagelaten, omvangrijke

datacollectie van ondertrouwakten, bijeengebracht door de Amsterdamse stadsarchivaris Simon Hart. Zij kwamen tot de conclusie dat de Amsterdamse arbeidsmarkt als een immigrantenmarkt kan worden gekarakteriseerd en dat deze arbeidsmigranten sterk vertegenwoordigd waren in bepaalde beroepen. Volgens de onderzoekers bestond er een verband tussen herkomst en economische specialisatie. Daarbij onderscheidde zij drie Europese rekruteringsgebieden met specifieke regionale specialisaties. Uit België en Frankrijk kwamen vooral drukkers, chirurgijns en werkers in de zijdenijverheid. Uit Nederland, Duitsland en Scandinavië vooral havenwerkers en lieden die in de scheepvaart werkzaam waren, die zij samenvatten onder de noemer 'maritiem-commerciële regio'. Uit het derde herkomstgebied, bestaande uit de Nederlandse en Duitse landprovincies, het zogeheten 'agrarisch-ambachtelijk gebied', kwamen vooral bakkers, kleermakers en schoenmakers.¹²

Het onderzoek van Knotter en Van Zanden riep echter de vraag op in hoeverre regionale beroepsspecialisatie een algemene geldigheid had voor migratie. Vervolgonderzoek toonde aan dat ook andere factoren een rol speelden bij deze migrantengroepen. Bij een deel van hen bestond weliswaar een zekere specialisatie, maar dat gold zeker niet voor alle migrantengroepen die uit dezelfde regio afkomstig waren. Een flink deel bleek gewoon met de vaklui te zijn meegetrokken en het was vooral kettingmigratie die richting gaf aan de migratiestroom.¹³ Van kettingmigratie is sprake wanneer familieleden en anderen naar dezelfde arbeidslocatie emigreren waar al bekenden wonen en werken. Kennis over woon-, werk- en arbeidsomstandigheden van het betref-

fende migratiegebied spelen daarbij een belangrijke rol.

Op dat laatste aspect ging historicus Clé Lesger dieper in en betoogde dat toegang tot deze informatie een sleutelrol speelde bij kettingmigratie. Zo onderhielden Amsterdammers al vanaf de zestiende eeuw nauwe handelsrelaties met Noorse havensteden en informatie over bestaansmogelijkheden in Amsterdam was daar in ruime mate beschikbaar. Op basis van deze informatie kon de potentiële migrant zich een beeld vormen over bijvoorbeeld huisvesting, arbeidsbemiddeling en het niveau van lonen in Amsterdam, om vervolgens een reële afweging te maken om te migreren. Het was dus niet opmerkelijk dat veruit de meeste Noorse migranten in Amsterdam en enkele Noord-Hollandse havensteden neerstreken, van waaruit van oudsher al handelslijnen liepen naar de Noorse kusten.¹⁴

De Noorse migranten waren in Amsterdam vooral actief in de genoemde maritiem-commerciële sector. Zij werden daar geen zeeman, zo vervolgt Lesger, 'omdat er in Noorwegen veel fjorden zijn en men daar maritieme ervaring had opgedaan'. Integendeel. De meeste hadden juist geen enkele ervaring in handel en scheepvaart. Veelal waren het boerenzonen die door bepaalde gebruiken en tradities rond de erfopvolging, zoals het eerstgeboorterecht, weinig kans maakten om het boerenbedrijf van hun ouders over te nemen. Eenmaal in Amsterdam vonden zij vooral ongeschoold werk en laagbetaalde banen, die nauw verbonden waren met handel en scheepvaart. De gages waren daar weliswaar laag, maar nog altijd hoger dan in Scandinavië. En dat was de belangrijkste reden voor hun vertrek.¹⁵

In de loop van de zeventiende eeuw ontstond er in de zuidelijke kuststreken van

Noorwegen een migratiecultuur. Deze kettingmigratie naar Holland had een zichzelf versterkend effect en dat leidde ertoe dat tussen circa 1640 en 1740 een enorme landverhuizing op gang kwam. Deze was zo omvangrijk dat zelfs sprake was van ontvolking. Volgens de Noorse historica Sølvi Sogner wordt deze periode uit de Noorse geschiedenis nog altijd omschreven als de 'Hollendertiden'. Overigens waren het niet alleen mannen, maar ook veel Noorse vrouwen die naar de Republiek emigreerden. De meeste vonden emplooi in de huishouding. Het absolute hoogtepunt van de Noorse emigratie lag in het derde kwart van de zeventiende eeuw.¹⁶

Arbeidsmigranten in Zeeland

In de achttiende eeuw nam de Noorse migratiestroom naar Amsterdam af. Bovendien verschoof het herkomstgebied. Noren kwamen nu veel vaker uit het zuidwestelijk deel van het land, uit streken rond Bergen, Stavanger en Mandal. Ook het migratiepatroon en het bestemmingsgebied kenden veranderingen. Zo kreeg het aantal niet-sedentaire of tijdelijke migranten de overhand en streken er ook meer Duitsers en Scandinaviërs neer in de zuidelijke havensteden van de Republiek. Met name in Rotterdam en Middelburg.¹⁷

Deze demografische verschuiving laat zich verklaren door vraag en aanbod. Daaruit mogen we vervolgens afleiden dat arbeidsvraag en lonen daar relatief hoog waren. Reders waren bij arbeidschaarste immers bereid om meer te betalen.¹⁸ Om deze stelling verder te onderbouwen nemen we de situatie in Middelburg onder de loep, waarover meer informatie beschikbaar is dan over die in Zierikzee. Als eerste bekijken we de aan scheepvaart gerelateerde arbeidsmarkt, waarna het proces van



Logo's MCC en VOC

loonvorming zal worden besproken.

In de achttiende eeuw nam de Middellandse Zeevaart een hoge vlucht. Zo bloeide de Europese vaart, met bestemmingen aan de Middellandse Zee, Noord- en Oostzee en kende de kamer Zeeland van de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) haar hoogtijdagen.

Ook de West-Indische handel verwierf een niet eerder vertoonde omvang, mede door de oprichting van de Middellandse Zeevaart Compagnie (MCC) in 1720. Om de krachten zoveel mogelijk te bundelen en handel en scheepvaart te stimuleren werden daar nog een Assurantie Compagnie (1720) en een Sociëteit der Geoctroyeerde Zaagmolens (1722) opgericht. Bovendien faciliteerde en participeerde het stadsbestuur volop in nieuwe ondernemingen. Zo had Middelburg al in 1720 een College van Kooplieden, de voorloper van de hedendaag-

se Kamer van Koophandel, en werd de stad grootaandeelhouder van de MCC.¹⁹ Door de verhoogde bedrijvigheid nam de vraag naar arbeid toe. Daarin kon echter niet volledig worden voorzien door plaatselijk personeel. Dit toenevende arbeidstekort hing nauw samen met de stagnatie van de Nederlandse bevolking in de kustprovincies, waardoor de vraag naar binnen- en buitenlandse arbeidsmigranten steeg. Het werven van zeelieden vond grotendeels buiten Zeeland plaats. Hoofdzakelijk in Amsterdam, gevolgd door Rotterdam. Bij dit rekruteringsproces speelden correspondenten en ronselaars van scheepvaartbedrijven een belangrijke rol.²⁰ Ook Zierikzeese rederijen maakten veel gebruik van correspondenten. Zo had de firma Heshuijsen & De Jonge een groot netwerk van handelscontacten in binnen- en buitenland.²¹

Onderzoek naar de gebieden van herkomst van bemanningsleden bij de twee grote Nederlandse handelscompagnieën laten een algemeen beeld zien. Kapiteins en officieren kwamen veelal uit de Republiek en een groot deel van het zeevolk uit het buitenland. Bij de VOC vooral uit de Duitstalige gebieden en Scandinavië. Dat geldt trouwens ook voor de Zeeuwse Admiraliteit. Ook daar was een substantieel deel van de bemanningsleden afkomstig uit de genoemde herkomstgebieden. Soms lag hun aandeel zelfs boven de 50 procent. Bij de MCC lag dit percentage overigens lager. Een teken, aldus Matthias van Overtveldt, dat de Compagnie 'een sterke positie innam op de Zeeuwse arbeidsmarkt voor zeelieden'.²²

Daarmee komen we aan bij de loonvorming, die, zoals gezegd, door vraag en aanbod werd bepaald. Daarbij speelden overigens meerdere factoren een rol. Lange en risicovolle intercontinentale

scheepsreizen bijvoorbeeld, zoals die van de VOC en de trans-Atlantische slavenscheepen, waren een stuk minder aantrekkelijk dan de relatief korte vaart in Europese wateren. Daarom betaalde de VOC in de eerste helft van de achttiende eeuw de hoogste gages en mochten de opvarenden bovendien een beperkte hoeveelheid handelswaar voor eigen rekening meenemen. Voor Zierikzee zijn helaas geen looncijfers bekend. We mogen aannemen dat de hoogte van de gages ook daar door vraag en aanbod werden bepaald en dat ook de reisomstandigheden daarbij een rol hebben gespeeld.²³

In zijn onderzoek heeft Van Overtveldt de gages van zeelieden van de MCC vergeleken met die van andere Middelburgse scheepvaartbedrijven. Hij constateert dat die lager waren dan bij de VOC, maar hoger dan bij West-Indische Compagnie (WIC) en Admiraliteit. Bovendien signaleert hij een significant verschil in de herkomst van gemonsterde zeelieden en de bestemming van de reizen. Voor de retourhandel op West-Afrika was 56 procent afkomstig uit het Zeeuwse gewest. Op slavenscheepen was dat percentage slechts 38. De kans om een eventuele besmettelijke ziekte op te lopen was daar immers aanzienlijk. Toen de MCC zich halverwege de achttiende eeuw bijna volledig op de slavenvaart toelegde, vond een opmerkelijke loonsverhoging plaats. Vooral voor het lagere personeel, waar veel vraag naar was. De lonen van matrozen, oplopers en jongens stegen met maar liefst 20 tot 30 procent en bereikten het hoogste loonniveau in de Zeeuwse maritieme sector van die jaren.²⁴

Conclusie

Op basis van bewaard gebleven monsterrollen weten we dat veel Noorse

arbeidsmigranten halverwege de achttiende eeuw werkzaam waren in de handel en scheepvaart van Zierikzee. Dit waren geen ervaren zeelieden, maar veelal boerenzonen met weinig toekomstperspectief, die tijdens de 'Hollendertiden' naar de Republiek vertrokken. Net als enkele Noord-Hollandse havensteden kende Zierikzee al een lange scheepvaartgeschiedenis op Noorse bestemmingen. Informatie over woon-, werk- en arbeidsomstandigheden was daar dus ruim voorhanden. Er was sprake van kettigmigratie en Noorse migranten vonden vooral onge-schoold werk en laagbetaalde banen in de maritieme sector. Vergelijken we de situatie met Middelburg dan mogen we aannemen dat de meeste eerst in Amsterdam of Rotterdam terecht kwamen, waar ze door correspondenten werden gerekruteerd.

De Zierikzeese koopvaardij, die domineerde in Europa, zal in het algemeen als een gunstige arbeidsvoorwaarde zijn beschouwd. De scheepsreizen waren relatief kort en met minder risico's omgeven dan de intercontinentale vaart. Dat had zijn weerslag op de lonen voor het gewone scheepsvolk. Deze zullen om en nabij de gages van de MCC hebben gelegen, uit haar beginperiode. Dus nog voor de flinke loonsverhoging van de jaren 50 van de achttiende eeuw, toen de Compagnie zich bijna volledig op de slavenhandel richtte.

Ruud Paesie (1956) promoveerde in 2008 aan de Universiteit Leiden op een onderzoek naar de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika en was van 2007 tot 2014 redactielid van Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. In de afgelopen jaren publiceerde hij tientallen artikelen en boeken, waaronder Geschiedenis van de MCC (2014) en Slavenopstand op de Neptunus (2016).

Noten

- 1 J. Baster, *Natuurkundige uitspanningen, behelzende eenige waarneemingen, over sommige zeeplanten en zee-insecten, benevens derzelver zaadhuisjes en eyernesten*, 2 delen (Haarlem 1762, 1765) II, 21. Zie ook: E. van der Doe, 'De behoeftige kreeftenhaler ondersteund. Drie Zierikzeese hoekers terug uit Noorwegen, gekaapt in 1781', in: E. van der Doe, P. Morree en D.J. Tang (red.), *De gekaapte kaper. Brieven en scheepspapieren uit de Europese handelsvaart* (Sailing Letters Journaal IV, Zutphen 2011) 66-77.
- 2 *Amsterdamse Courant*, 30 december 1769. Zie ook: Van der Doe, 'De behoeftige', 66-74.
- 3 M. van Dintel, 'Lutheranen in Zierikzee. Het ontstaan van een Lutherse gemeente in Zierikzee', in: *Zeeuws Erfgoed* (Middelburg, maart 2017) 10-11.
- 4 R. Paesie, *Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een wanhoopsdaad* (Zutphen 2016) 11, 16-19.
- 5 F. van der Doe, *Het welvaren van Zierikzee. Omvang, ontwikkeling en functioneren van de koopvaardij in Zierikzee, 1746-1775* (niet-gepubliceerde doctoraalscriptie Universiteit van Leiden 1986), 32-33, 35-40, 53-54, 84.
- 6 Gemeentearchief Schouwen-Duiveland (GASD), Archief Stad en Gemeente Zierikzee (ASGZ), 394-395, Certificaten, 1746-1760; Ibidem, Rechterlijke Archieven Zeeuwse Eilanden (RAZE) 3935, Certificaten, 1775-1794.
- 7 Poortvliet, P.F., *Register van Certificaten van Burgemeester en Scheepenen der Stad Zierikzee van Allerhande Natuur, 1756-1760* (Zierikzee inventarisnr. 395, transcriptie 1994), 20 oktober 1756, 25 februari 1758; Van der Doe, *Het welvaren*, 66-68.
- 8 Zie voor het doel, de oprichting en administratie van de Slavenkas: H. Uil, 'De oprichting en start van de slavenkas te Zierikzee', in: *Kroniek van het land van de zeemeermin (Schouwen-Duiveland)*, 32 (2007) 19-34 en H. Uil, 'De Slavenkas - van verzekering naar een oudedagsvoorziening, 1768-1812', in: *Kroniek van het land van de zeemeermin (Schouwen-Duiveland)*, 34 (2009) 41-56.
- 9 E. Kuijpers, *Migrantestad. Immigratie en sociale verhoudingen in 17e-eeuws Amsterdam* (Hilversum 2005) 123-129.
- 10 Van der Doe, *Het welvaren*, 57-66, bijlage 10; Poortvliet, *Register*, 14 september 1756 voor schip de Liefde.
- 11 Zie onder meer: J. van Lottum, *Across the North Sea. The impact of the Dutch Republic on international labour migration, c. 1550-1850* (Amsterdam 2007) 58-72; J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief, 1600-1900* (Gouda 1984).
- 12 A. Knotter en J.L. van Zanden, 'Immigratie en arbeidsmarkt te Amsterdam in de 17e eeuw', in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 13/4 (1987) 403-431.
- 13 C. Trompeter, 'De migratie van Twente naar Amsterdam in de zeventiende en achttiende eeuw. Ontwikkeling en lokale verschillen', in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 21 (1995) 145-165; L. Lucassen en B. de Vries, 'Leiden als middelpunt van een Westeuropees textielmigratiesysteem, 1586-1650', in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 22, nr. 2 (1996) 138-167.
- 14 C.M. Lesger, 'Informatiestromen en de herkomstgebieden van migranten in de Nederlanden in de vroegmoderne tijd', in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 3/1 (2006) 3-23, aldaar 6-7; S. Hart, *Geschrift en getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800* (Dordrecht 1976) 170, tabel 23. R.Th.H. Willemsen, 'Dutch sea trade with Norway in the seventeenth century', in W.G. Heeres, e.a. eds., *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850* (Hilversum 1988) 471-482.

- 15 Lesger, 'Informatiestromen', 11-13, 21-22; S. Sogner, 'Young in Europe. Norwegian sailors and servant-girls seeking employment in Amsterdam', in: J. Bardet, F. Lebrun and J. Dupâquier (eds.), *Mesures et comprendre. Mélanges offerts à Jacques Dupâquier* (Paris 1993) 515-532, aldaar 526-531; Van Lottum, *Across the North Sea*, 76, 223.
- 16 Sogner, 'Young in Europe', 519-521; Kuijpers, *Migrantenstad*, 26; Van Lottum, *Across the North Sea*, 73-80; H. Amelink, 'Noren in Nederland; De Hollendertiden', in: *NRC Handelsblad*, 10 juni 1997; S. Sogner, 'Norwegian-Dutch Migrant Relations in the Seventeenth Century', in: L. Sicking, H. de Bles, E. des Bouvrie (eds.), *Dutch Light in the "Norwegian Night". Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times* (Hilversum 2004) 43-56; Sogner, 'Young in Europe', 519-521; Kuijpers, *Migrantenstad*, 26; Van Lottum, *Across the North Sea*, 73-80.
- 17 G. Sætra, 'The International Labour Market for Seamen, 1600-1900. Norway and Norwegian Participation', in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn and J. Lucassen (eds.) *"Those Emblems of Hell?" European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St. John's 1997) 173-210, aldaar 194-195; Sogner, 'Norwegian-Dutch Migrant', 51; Van Lottum, *Across the North Sea*, 73-74 (voetnoot 60), 127-159.
- 18 J.R. Bruijn, 'Zeevarenden', in: F.J.A. Broeze, J.R. Bruijn en F.S. Gaastra (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* 3 (Bussum 1977) 146-190, aldaar 170-172.
- 19 R. Paesie, 'Handel overzee', in: J. Dekker, e.a. (red.), *Middelburg. Gezicht van de stad* (Vlissingen 2017) 83-111; C. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie, 1720-1755* (Middelburg 2000) 14-15.
- 20 Bruijn, 'Zeevarenden', 148; M. van Overtveldt, 'In het voetspoor van de West-Indische Compagnie; de Middelburgse Commercie Compagnie en de Zeeuwse arbeidsmarkt voor zeelieden in de achttiende eeuw', in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2008) 47-72, aldaar 50-57.
- 21 P. Brusse, *Gevallen stad. Stedelijke netwerken en het platteland Zeeland, 1750-1850* (Utrecht 2011) 49.
- 22 J.R. Bruijn en P.F. Poortvliet, 'De officieren van de Admiraliteit (1714-1795); hun carrières, bemanningsleden en schepen', in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Middelburg 2000) 17-33, aldaar 23-26, tabel 2; Van Overtveldt, 'In het voetspoor', 53.
- 23 Bruijn, 'Zeevarenden', 170-174; Van der Doe, *Het welvaren*, 75. Zie voor procedures voor aan- en afmonstering 73-74.
- 24 Van Overtveldt, 'In het voetspoor', Tabel; H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 104-106; R. Paesie, *Geschiedenis van de MCC. Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2014) 61-63.