

Gevangen in het handelsnetwerk van de Hanze: De koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied in de zestiende eeuw¹

Jerem van Duijl

Introductie

In 1557 maakten de Nederlanden één van de grootste hongersnoden van de zestiende eeuw door.² De beambte die namens de Deense koning tol hief over schepen en goederen die de Sont passeerden, zag de vele Nederlandse schepen die naar het Oostzeegebied voeren voor graan langs zijn tolhuis in Helsingør komen. Hij schreef erover in het normalerwijs beknopte en zakelijke jaarlijkse voorwoord van zijn tolregister. Hoewel dit extra tolopbrengsten zal hebben opgeleverd, toonde hij zich empathisch: “Heer sta me bij op de dag van rampspoed”, noteerde hij.³ In de jaren die volgden, bleef het aantal Hollandse schepen waarvoor de Sonttol moest worden betaald hoog, om aan het einde van de zestiende eeuw snel te groeien. Het was de *moedernegotie* die aan de wieg stond van het Amsterdamse handelssucces tijdens de Gouden Eeuw.⁴

Oostelijker aan de Zuiderzee deed zich een tegengestelde ontwikkeling voor. Kamper schippers voeren al sinds de Duitse oostwaartse expansie in de dertiende eeuw de zogenaamde *Ommelandvaart* naar het Oostzeegebied. Op de jaarmarkten van Schonen aan de Sont kreeg de stad, net als Zutphen, een eigen *vitte*, ofwel handelsplaats.⁵ Deze handel droeg in belangrijke mate bij aan de groeiende welvaart en bevolking van de IJsselsteden in de daaropvolgende eeuwen. Op het hoogtepunt rond 1400 behoorden Zwolle, Kampen en Deventer met elk grofweg 10.000 inwoners tot de grootste steden van de Noordelijke Nederlanden.⁶ Halverwege de zestiende eeuw bevond de koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied zich in haar nadagen en rond 1600 was er niet veel meer van over.

Het bovenstaande kunnen we opmaken uit de Deense Sonttolregisters. Ze bieden een schat aan informatie over de organisatie en ontwikkeling van de koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied. Veruit de meeste schippers die de Oostzee in- en uitvoeren passeerden deze zeestraat en moesten daar sinds 1429 tol betalen.⁷ Het oudste tolboek dat is overgeleverd dateert van 1497. Vervolgens zijn tot en met 1535 slechts de tolboeken uit de jaren 1503 en 1528 bewaard gebleven. Daarna worden de hiaten veel kleiner. Uit de periode 1536 tot en met 1547 ontbreekt enkel het jaar 1543. De delen uit 1557-1558, 1560, en 1562-1569 zijn ook bewaard gebleven. Van 1574 tot en met 1600 is de serie compleet. Door de omvang is het archief dermate ontoegankelijk, dat de geschiedschrijving erover grotendeels gebaseerd is op de samenvattende Sonttoltabellen die in de vroege twintigste eeuw zijn uitgegeven.⁸ Het hoofdbestanddeel van dat werk bestaat uit het aantal scheepspassages per jaar. De informatie die niet in deze tabellen staan, zoals namen van tolbetalers, is nauwelijks bestudeerd. Het sinds 2009 lopende onderzoeksproject *Sound Toll Registers Online* (STRO), dat in samenwerking tussen de Rijksuniversiteit Groningen en het Fries Historisch Centrum Tresoor wordt uitgevoerd, behelst de digitalisering van de tolregisters en het aanleggen van een online database.⁹

De database van de STRO is momenteel gereed vanaf het jaar 1634. Vóór die tijd bestond er voor de verschillende tollens, zoals de tol over het schip en over de wijn aan boord, een aparte

boekhouding. Gegevens over één scheepspassage belandden dus op verschillende plaatsen in de tolboeken. Voor het maken van een database is dit een complicerende factor. Daarom zijn er voorlopig van de zestiende-eeuwse Sonttolregisters alleen scans van de originele documenten beschikbaar op de website van de STRO. Met behulp daarvan zijn voor dit onderzoek de verschillende tolregisters doorgespit en elke registratie waarin een persoon uit een IJsselstad voorkomt is ingevoerd in een database. De verspreid staande gegevens zijn daarin zoveel mogelijk per doorvaart samengebracht. Een volgende hindernis vormen de uiteenlopende schrijfwijzen van plaatsnamen, persoonsnamen en goederen. Door op verantwoorde wijze verschillende schrijfwijzen te standaardiseren, zijn de gevaren routes, de verscheepte goederen en de populaties van schippers en kooplieden in kaart gebracht.¹⁰ Dat scherpt onze kennis aan over de organisatie van de koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied en het levert nieuwe inzichten op, onder meer over de migratie in de laatste twee decennia van de zestiende eeuw naar Amsterdam en Helsingør, waar de Sonttol werd geheven.

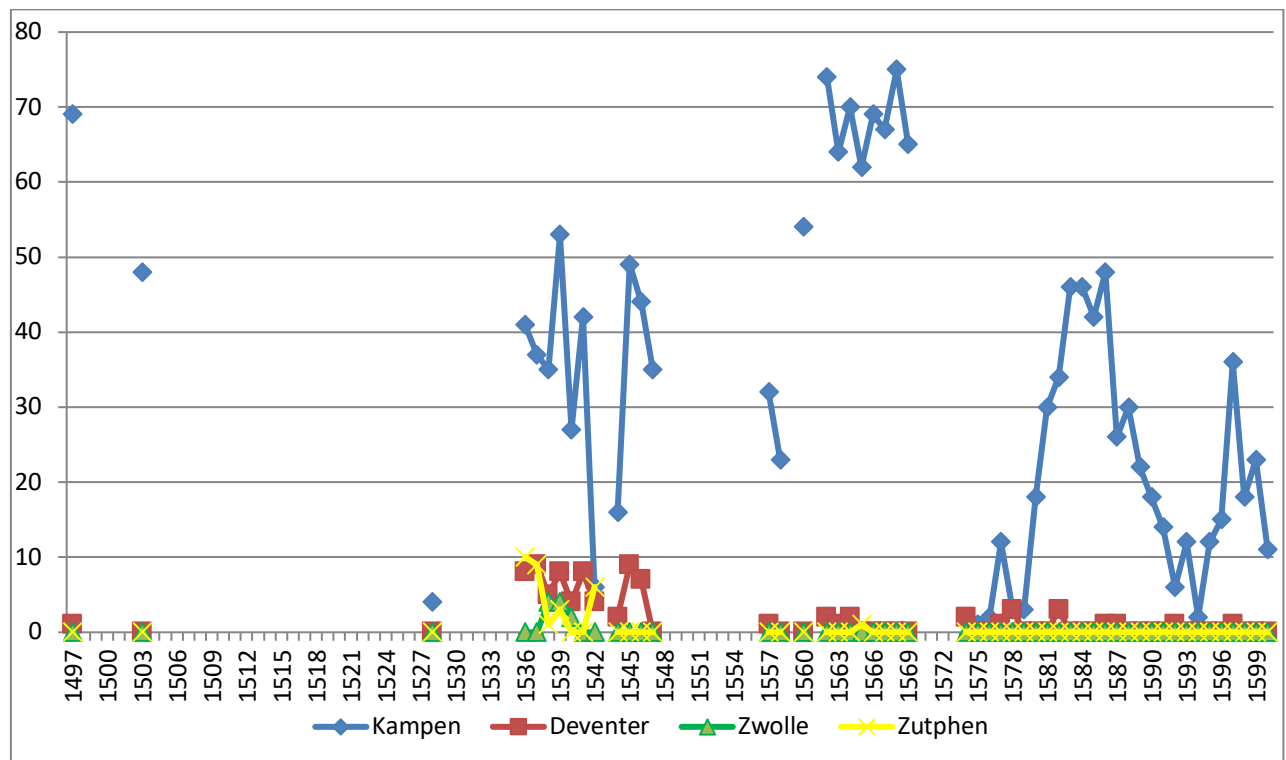
Vervaltheorieën

Er bestaat een breed palet aan verklaringen voor het verval van de Oostzeehandel van de IJsselsteden. Ten eerste moet de verzanding van de IJssel het scheepvaartverkeer ernstig hebben belemmerd.¹¹ Daarnaast wees de Kamper gemeentearchivaris Jurjen Nanninga Uitterdijk er reeds in de negentiende eeuw op dat de IJsselsteden zwaar leden onder de Gelderse oorlogen in de eerste helft van de zestiende eeuw.¹² Bovendien liet Kampen zich volgens de traditionele zienswijze met de (weder)opname als lid van de Hanze in 1441 meetrekken door het uiteenvallen van de Hanze.¹³ Die theorie is in het licht van het onderzoek dat de afgelopen twee decennia naar de werking van handelsnetwerken is uitgevoerd echter problematisch geworden. In plaats van een zwakker wordende Hanze, gaat men er tegenwoordig van uit dat de stedenbond in de vijftiende en zestiende eeuw juist strakker georganiseerd werd en een “afgrenzing door opname” kende. In lijn hiermee is er meer aandacht gekomen voor de voordelen van de verbondenheid met de Hanze, zoals toegang tot privileges, het scheppen van vertrouwensbanden onder kooplieden en het daarmee samenhangende spreiden van risico's over deelnemende partijen.¹⁴

Hoe moeten we het verval dan wel verklaren? De grote invloed van oorlogen is inderdaad duidelijk af te leiden uit de ontwikkeling van het aantal Sontpassages van schippers uit de IJsselsteden, zoals afgebeeld in figuur 1. De cijfers zijn reeds bekend vanwege de Sonttoltabellen.¹⁵ Bij de Kamper schippers zien we enkele scherpe dalen die samenvallen met het oorlogsgeweld tijdens de Gelderse oorlogen (vooral 1528), aan het begin van de Opstand in de jaren 1570 en wederom in 1587-1591, toen de IJsselsteden zwaar te lijden hadden onder de frontligging tussen Staatse en Spaanse partijen. De registers van 1558 zijn beschadigd en deels onleesbaar, waardoor de aantallen uit dat jaar in werkelijkheid hoger zullen hebben gelegen. Opvallend is dat er in vrediger tijden een snelle herleving van het aantal doorvaarten optrad, maar dat dit herstel in het laatste decennium van de zestiende eeuw niet doorzette.

Bovendien geeft de grafiek aanleiding om de verschillen tussen de IJsselsteden te bespreken. Zwolle kende nooit een omvangrijke overzeese commercie. De stad ligt niet direct aan de IJssel en richtte zich op de omliggende regio's via landwegen en de Vecht.¹⁶ De participatie van Zutphen aan de Oostzeehandel was wel beduidend, maar verminderde al snel omstreeks 1400. Ook daar bleef de regionale handel van belang. De internationale marktfunctie werd overvleugeld door Deventer.¹⁷ De ontwikkeling van die stad ligt gecompliceerder. Deventer

beleefde in de vijftiende eeuw een commerciële bloeiperiode dankzij de jaarmarkten die er werden gehouden. In zijn klassieke studie uit 1936 stelt Zeger Willem Sneller dat Deventer een interregionaal handelscentrum werd voor de Nederlandse kustgebieden, de Nederrijnregio en Saksen.¹⁸ Deze visie wordt nog regelmatig gedeeld in de moderne literatuur.¹⁹ Kampen zou in de zestiende eeuw als enige IJsselstad met een omvangrijke koopvaardij in het Oostzeegebied overgebleven zijn. Op het eerste gezicht bevestigt figuur 1 dit beeld. Voor Sneller toonden de Sonttoltabelen met “plötzlich scharfe Deutlichkeit” aan dat de Deventer Oostzeehandel in 1500 definitief tot zeer geringe proporties was gedaald.²⁰



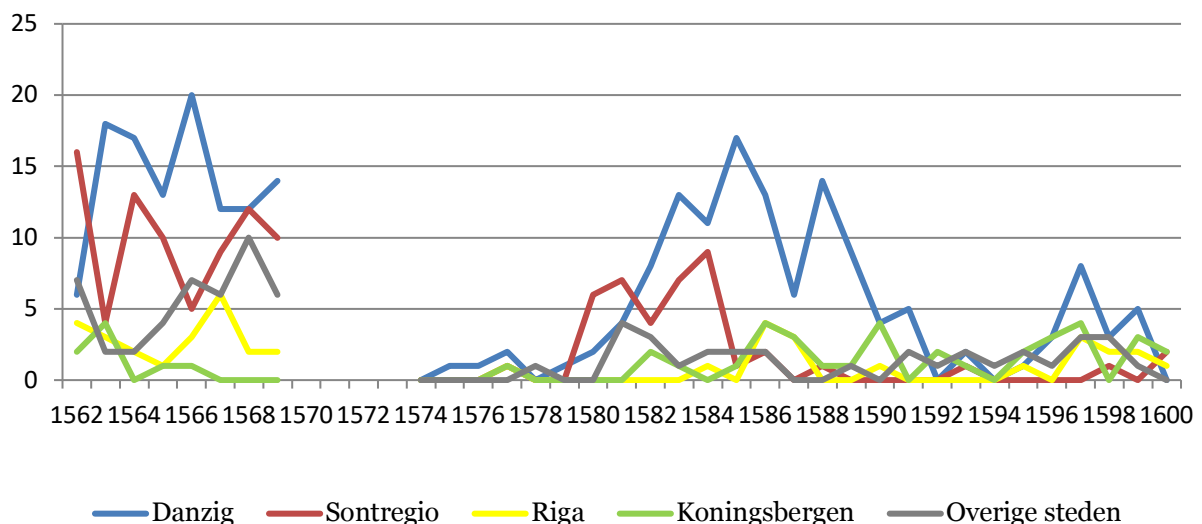
Figuur 1: Aantal Sontpassages van schippers uit de IJsselsteden (1497-1600).

Die conclusie laat zich echter niet rijmen met de intensieve handelscontacten die Deventer onderhield met de Noorse stad Bergen. De stad kende een actief *Bergenvaardersgilde*. Bovendien is in stadsgeschiedenissen van zowel Deventer als Zwolle terecht gesuggereerd dat kooplieden uit die steden hun ladingen op zeeschepen uit andere steden lieten vervoeren, bijvoorbeeld als partenreder, en daarom onzichtbaar zijn in de bronnen.²¹ Dit sluit aan op de nadruk die historici tegenwoordig leggen op de functie van zeehavens als een schakel tussen het omliggende achterland en de overzeese buitenwereld. Kampen vervulde de rol van een dergelijke *gateway* voor de IJsselstreek en verder stroomopwaarts tot aan Keulen.²² Dat Deventer in figuur 1 niet voorkomt, is het gevolg van het feit dat de cijfers zijn gebaseerd op de scheepstol, die door de schipper werd betaald. De koopman en zijn waar zijn hierin onzichtbaar. Maar naast de scheepstol, bestonden er meer tollens in de Sont. Daarin kunnen we op zoek gaan naar meer gegevens over schippers en kooplieden uit de IJsselsteden.

De IJsselsteden in de Sonttolregisters

Dankzij administratieve hervormingen en de invoering van nieuwe tollën, werd er gedurende de zestiende eeuw stapsgewijs steeds meer informatie aan de Sonttolregisters toegevoegd. Tot en met 1547 bestonden er twee apart van elkaar geregistreerde tollën: de scheepstol, waarbij de naam van de schipper, zijn woonplaats en het betaalde tolbedrag staan aangegeven, en de wijntol.²³ In 1561 werd een door de schipper te betalen bijdrage voor het plaatsen van vuurbakens ingevoerd, het vuurgeld.²⁴ Deze bijdrage werd afhankelijk gemaakt van de vervoerde goederen, waarvoor een aparte administratie werd opgezet. Zes jaar later kwam daar nog een tol over de lading bij, het lastgeld. Daarvan kregen Nederlanders tussen juni 1568 en maart 1571 vrijstellingen.²⁵ Dit maakt de registers van het lastgeld minder geschikt voor dit onderzoek dan het vuurgeld en wijngeld.

Het geografische handelsnetwerk waarin de Kamper schippers opereerden laat zich in kaart brengen aan de hand van de vermelding van de vertrekhaven in de scheepstolregistratie. Verreweg de meeste schepen die richting de Oostzee voeren, vertrokken vanuit de thuishaven Kampen. Dat gebeurde 520 keer. Op zeer ruime afstand volgden het Franse Le Brouage en omgeving, alwaar zout werd ingeladen, Amsterdam, Londen en Bergen. De passages in de andere richting zijn in de tweede figuur weergegeven. Daaruit lijkt af te leiden dat er van de vaart op de Baltische steden als Reval, het huidige Talinn, niet veel meer over was, terwijl in bronnen uit de vijftiende- en vroege zestiende eeuw nog regelmatig burgers uit Kampen voorkomen.²⁶ Het is echter mogelijk dat schippers in het Oostzeegebied meerdere havens aandeden en alleen de laatste plaats in de Sont aangaven. In de jaren 1560 vond er een laatste opleving plaats van de vaart op de Wendische steden, waaronder vooral Lübeck, Rostock, Stralsund en Greifswald, die in figuur 2 het grootste deel uitmaken van de categorie “overige steden”. Uit een koppeling van de registers van de scheepstol met die van het vuurgeld, op basis van overeenkomende data van doorvaarten en namen van schippers, blijkt dat dit vooral schepen waren die naar Bergen voeren met doorgaans bier of meel aan boord.



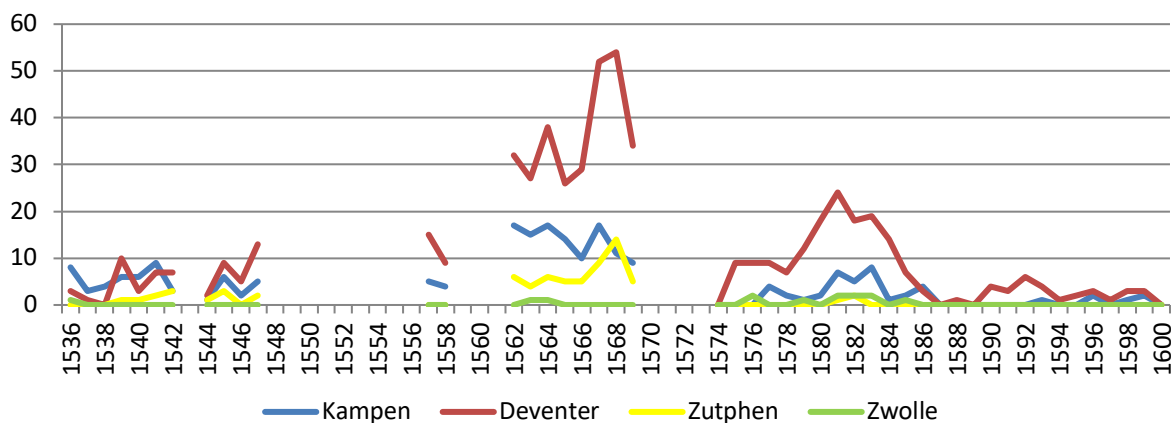
Figuur 2: Aantal doorvaarten van Kamper schippers westwaarts door de Sont per vertrekhaven (1562-1600).

Bovenal is duidelijk dat de plaatsen aan de Sont, vooral Malmö, Kopenhagen en het zuidelijk daarvan gelegen Køge, er samen met Danzig uitsteken. Die twee bestemmingen hingen met elkaar samen. Was de ene populair, dan was de andere dat minder. Aan die situatie kwam in 1585 plotseling een einde door het wegvallen van de Sontregio als dominante vertrekhaven, waarna alleen Danzig nog als zodanig ongeveer vijf jaar overbleef. Uiteindelijk bleef er geen haven meer over waar jaarlijks een beduidend aantal Kamper schippers naartoe voer. Om het einde van de koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied te verklaren, moeten we dus op zoek naar ontwikkelingen die, in het bijzonder omstreeks 1585, het wegvallen van bestemmingen veroorzaakten.

Dat brengt ons ten eerste bij het verdwijnen van de befaamde markten van Schonen. Omdat de haringhandel daar centraal stond, stimuleerde het verdwijnen van de haringscholen voor Schonen omstreeks 1560 ook het einde van deze markten en de opbloei van de Hollandse haringvisserij.²⁷ De andere plaatsen die werden bezocht, behoorden eveneens tot het aloude handelsnetwerk van de Hanze, inclusief het zouttransport van Le Brouage naar de Oostzeelanden, de zogenaamde *Baivaart*, die ontstond vanwege een tekort aan zout uit het traditionele Hanzeatische zoutcentrum Lüneburg.²⁸ We kunnen concluderen dat schippers uit Kampen in een versteend Hanzeatisch handelsnetwerk opereerden, omdat zij uitsluitend voeren op de routes waarop zij reeds sinds de dertiende eeuw actief waren. Dit ruimtelijke netwerk kromp geleidelijk door het wegvallen van routes, zonder dat er nieuwe handelscentra bijkwamen.

De havens van vertrek laten het geografische handelsnetwerk zien waar de kooplieden voor wie de Kamper schippers voeren in het Oostzeegebied actief waren. Over deze handelaars kunnen we meer te weten komen wanneer we onze aandacht verschuiven naar de goederen, in het bijzonder wijn dankzij de wijntolregisters. De oudste drie delen daarvan bevatten hooguit enkele tientallen betalingen, waarbij het niet altijd duidelijk is of de betaler schipper of koopman was. Vanaf de jaren 1530 werd wel consequent vermeld dat de wijnkoopman de tol betaalde. Ook nam toen het aantal passages toe. In het oudste tolregister uit de jaren 1530 dat bewaard is gebleven, dat van 1536, komen er plotseling veertig partijen wijn voorbij. Vanaf de jaren 1550 werd de administratie nog nauwkeuriger door de toevoeging van de naam en herkomst van de schipper die de wijn verscheepte. Dit alles geeft ruimte om te twijfelen aan de volledigheid en bruikbaarheid van de vroegste wijntolregisters. We beginnen daarom met de wijntolregisters van 1536 en baseren onze analyse over de samenwerking tussen koopman en schipper op de gegevens uit de tweede helft van de zestiende eeuw.

Figuur 3 geeft het aantal passages van wijnhandelaars uit de IJsselsteden door de Sont van 1536 tot en met 1600 weer.²⁹ De dominantie van Deventer valt meteen op. Vooral de jaren 1560 steken eruit, met als topjaar 1568, toen er 54 keer een wijnkoopman uit Deventer voorbijkwam. Niet alleen maakten zij de reis naar de Oostzee toen vaker, zij namen ook meer wijn mee. De gemiddelde hoeveelheid door hen verscheepte wijn verdubbelde van vijftig aam in 1540 naar ruim 100 aam in 1568.³⁰ Die piek hing samen met een algehele sterke toename van de hoeveelheid rijnwijn die de Sont binnenkwam. Van de jaren 1540 tot en met de vroege jaren 1580 lag het marktaandeel van kooplieden uit Deventer vrij stabiel rond 25 procent van de totale hoeveelheid rijnwijn.



Figuur 3: Aantal partijen wijn van kooplieden uit de IJsselsteden (1536-1600).

Ook kooplieden uit Zutphen profiteerden in de jaren 1560 kortstondig van deze aantrekkelijke markt voor rijnwijn in het Oostzeegebied. In het geval van Kampen valt het op dat de lijn in figuur 3 gelijke tred houdt met die van Deventer. Dit is het gevolg van het feit dat het vooral schippers betreft die voor wijnkooplieden uit Deventer voeren en daarvoor een klein aandeel van de lading toebedeeld kregen. In de koopvaardij was dit een veel voorkomend gebruik.³¹ In de Sont betaalden zij voor deze kleine partij wijn hun bijdrage. In hoeveelheden rijnwijn was het verschil tussen de beide steden dus nog groter dan in het aantal passages. Ongetwijfeld konden Deventer handelaren de rijnwijn in hun eigen stad opkopen. De jaarmarkten daar waren immers een centrum van de rijnwijnhandel.³² Zowel in relatieve als in absolute zin viel de wijnhandel van Deventer in het Oostzeegebied rond 1585 sterk terug. Zoals we al zagen, nam tegelijkertijd ook het aantal doorvaarten van Kamper schippers vanuit de Sontregio af. Mogelijk viel daarmee een belangrijke afzetmarkt voor rijnwijn weg. Bovendien nam in deze periode het aantal Franse wijnen dat de Sont passeerde toe. Die route was gezien de *Baaivaart* niet onbekend voor Kamer schippers en soms hadden ze ook Franse wijnen aan boord, maar de ligging van Deventer en Kampen als respectievelijk “distributiecentrum” en zeehaven op de hoofdtransportroute van wijn naar het Oostzeegebied was verdwenen.

Andere goederen werden vanaf 1561 in de vuurgeldregisters opgetekend. Omdat de schipper het vuurgeld betaalde, werd alleen diens naam hierin opgeschreven. De identiteit en herkomst van de betrokken handelaren valt daarom niet vast te stellen. De hoeveelheden verschillende producten die schippers uit de IJsselsteden verscheepten, slonken met het wegvallen van handelsroutes. Er kwam bijvoorbeeld steeds minder teer en as uit Riga. Graan bleef als belangrijkste product over. Wanneer dit uit Danzig kwam, dan ging het vrijwel altijd om rogge met daarnaast vaak klaphout en het ongespecificeerde “Danziger goederen” aan boord. Wanneer het graan uit de Sontregio kwam, dan ging het doorgaans om mout of meel, regelmatig aangevuld met producten van kleinere omvang, zoals noten uit Malmö.

De producten die uit het Oostzeegebied kwamen, sluiten net als de rijnwijn aan op het goederenaanbod op de jaarmarkten in Deventer. Die vormden een centrum van de graan- en houthandel.³³ Dit versterkt de aannemelijkheid dat de taakverdeling tussen Kamper schippers en Deventer handelaren zich niet beperkte tot rijnwijn, maar ook gold voor de retourladingen. Daarbij dient aangemerkt te worden dat het gebruikelijk was voor een koopman om in meerdere goederen te handelen. Hendrick Hoenraedt, die voordat hij burgemeester van Deventer werd

een succesvol handelaar in vis en olderman van het gilde van Bergenvaarders was, exporteerde bijvoorbeeld van 1557 tot en met 1563 ook rijnwijn naar het Oostzeegebied.³⁴ De Bergenvaarders meldden in 1543 in een brief aan hun stadsbestuur, “dat wy onsse schepen wyllen laeten loepen up onsse gewontlyke waeter tho Campen an den oerth unde van stonden an onsse gueder unde gesellen laeten tho scepe gaen”.³⁵ Dit was ook de gebruikelijke taakverdeling in de Oostzeehandel. De neergang hiervan en het verdwijnen van de internationale reikwijdte van de Deventer jaarmarkten geschieden in samenhang met elkaar.

Opgesloten in het Hanzeatische handelsweb

De resultaten van de analyse van de Sonttolregisters weerspiegelen de werkwijze in het handelsnetwerk van de Hanze. De aandacht die in de economische geschiedschrijving sinds de jaren 1990 wordt besteed aan sociale netwerken in de handel, is niet aan de historiografie betreffende de Hanze voorbij gegaan. Dick de Boer noemt de Hanze een organisatie van sociale netwerken, die hij definieert als “verzamelingen of verbanden van mensen of organisaties die formeel samenwerken en/of informele relaties onderhouden”.³⁶ Hoe opereerden schippers en kooplieden uit de IJsselsteden in dit netwerk?

De belangrijkste functies van een dergelijke commerciële netwerkorganisatie waren het reduceren van risico's en het tijdig inwinnen van betrouwbare en concurrentiegevoelige informatie. De kans dat een onderneming schade leed door bijvoorbeeld schipbreuk of bedrog was levensgroot, maar door het spreiden van risico's over een groep personen, werden de gevolgen voor individuele leden beperkt. Bekende voorbeelden van risicospreiding waren de partenrederij, waarbij een aantal reders gezamenlijk een schip bezat, en gilden, die voor de leden gezamenlijke investeringen faciliteerden en hen voorzagen van vakkennis en de toegang tot relevante handelsconnecties.³⁷ De leden moesten elkaar kunnen vertrouwen om misbruik te voorkomen. Vanuit dat perspectief moeten we het gebruik zien om handel te drijven binnen en tussen bepaalde families. Dit fenomeen was algemeen gangbaar, maar in de Hanze buitengewoon verspreid doordat familieleden in verschillende Hanzesteden woonden en bevriende koopmansgeslachten vaak met elkaar huwden.³⁸ Een Hanzekoopman opereerde hierdoor zowel thuis als elders in een sociaal netwerk van familieleden en bekenden. Onder hen bestond een intensief briefverkeer, waarin het delen van relevante marktinformatie centraal stond. Hoe groter het sociale netwerk, hoe meer informatie een koopman bereikte en hoe meer mensen er op locatie bereid waren de zaken getrouw waar te nemen.³⁹

Op Hanzeatische jaarmarkten als die van Schonen en Deventer kwamen kooplieden, goederen en informatie samen.⁴⁰ Hanzekantoren aan de randen van de Hanze vervulden een vergelijkbare functie. Tot halverwege de zestiende eeuw was het gebruikelijk dat een koopman of zijn vertegenwoordiger tijdens het handelsseizoen in een bepaalde plaats bleef totdat het handelsseizoen voorbij was.⁴¹ In de Hanzekantoren werden de contacten met plaatselijke handelslieden en bestuurders het hele jaar warm gehouden en werden Hanzepriileges gewaarborgd. Het beveiligde daarnaast de handel en verbeterde de communicatie.⁴² Wie er toegang had, moest beloven informatie binnen het kantoor te houden. Het grote concurrentievoordeel dat dit opleverde, blijkt uit de vele berichten over niet-Hanzeaten die zich voordeden als Hanzekoopman of via een andere weg probeerden toegang tot de kantoren te krijgen. Toen het gerucht ging dat de gerenommeerde Deventer handelaar Hinrick van Hasselt voor Amsterdammers goederen en contacten onderhield met invloedrijke personen uit die stad, zorgde dit voor opschudding in het kantoor van Bergen. Hij werd er door oudermannen van het

kantoor wegens verraad tot vijand van de Hanzeatische koopman verklaard en uit de Hanze gezet.⁴³ De toegang tot exclusieve informatie was de sleutel tot succes in de Hanze.

Een typerende illustratie van deze handelswijze is de goed gedocumenteerde onderneming die Gaspar Cunertorff uit Kampen en de waarschijnlijk uit Deventer afkomstige Hans Snel in Lissabon opzetten. In deze Portugese stad verbleven sinds de vijftiende eeuw vertegenwoordigers van de Hanze. Pogingen om er een Hanzekantoor op te richten, zoals die in andere commerciële centra aan de randen van het Hanzegebied bestonden, strandden uiteindelijk.⁴⁴ Cunertorff vestigde zich er uiterlijk in 1572.⁴⁵ Hij werkte met factors die hij namens het bedrijf liet rondreizen langs handelsplaatsen en per brief instrueerde. Aanvankelijk was Simon Wendelinck uit Kampen zo'n zaakwaarnemer, maar hij bleek een gat in zijn hand te hebben en vooral van het uitgaansleven te genieten.⁴⁶ Zijn collega Jan Jansen, eveneens uit Kampen afkomstig, maakte tijdens zijn proeftijd ook fouten. Snel berispte hem voor het feit dat hij in Hamburg “ande clock van de carck” had gehangen, dat hij masten zou gaan verschepen, waardoor anderen hem voor konden zijn en de masten in Lissabon zouden “liggen ende verrotten”. Hij voegde er nog een wijze les aan toe: “Ick segge noch, watt ghy duet dar, off duen willt, duedt secretlix, datt ist principaell van alle comenschap”.⁴⁷ Jansen toonde zich uiteindelijk wel een betrouwbare zaakwaarnemer die bedrijfsgevoelige informatie geheim kon houden en sloot in 1577 te Lissabon een officiële handelsovereenkomst. Een maand later verklaarde hij zelfs te zullen huwen met Anna Galoa, een nicht van de vrouw van Cunertorff, waarmee de samenwerking ook via een verwantschapsband zou worden bevestigd.⁴⁸

Door de briefwisseling tussen Jansen en zijn werkgever, kunnen we de plaatsen waarnaar hij vervolgens werd uitgezonden volgen. De zomer van 1577 bracht hij door in Amsterdam en Antwerpen en op nieuwjaarsdag was hij thuis in Kampen. In het volgende jaar logeerde hij onder andere bij Berent Rotgersz in de Amsterdamse Warmoesstraat.⁴⁹ Deze koopman was in Kampen geboren en wordt tevens oom van Jansen genoemd.⁵⁰ Na een kort verblijf in Lübeck, reisde Jansen in 1579 naar Danzig, waar hij terecht kon bij koopman Cornelius Loeffsen, een oude kennis van Cunertorff.⁵¹ Die kreeg echter “een segkere cawsa van jalosia unde quade suspitie [...] tusschen U [Jansen] unde syn huisvrouwe”. Daarop verhuisde Jansen naar de woning van Harmen Igerman.⁵² Dat was hoogstwaarschijnlijk een voormalig burger van Kampen, die in de jaren 1560 nog driemaal de Sont passeerde als wijnkoopman uit die stad.⁵³ Ook komt zijn naam daar voor op een ledenlijst van de Gereformeerde Kerk.⁵⁴ De schippers die in het Oostzeegebied werden ingezet, luisterden eveneens naar bekende Kamper familienamen. Jan Backer voer onder andere tussen Kopenhagen en Danzig en Jacob Worst tussen Kopenhagen en Bergen.⁵⁵ Beide Kamper schippers en hun familieleden komen we veelvuldig tegen in de Sonttolregisters. Hans Worst voer bijvoorbeeld in 1563 met zout uit het Portugese Sétubal de Oostzee op.⁵⁶ Zou dit in opdracht van Cunertorff en Snel zijn geweest? De rode draad in deze handelsonderneming is duidelijk. De internationale handel vond plaats in een Hanzeatisch netwerk, zowel in geografische als in sociale zin.

De Hanzehandel was sterk afhankelijk van het succes en de stabiliteit van de markten in het netwerk. De Kamper koopman Virgilius Hoebeler ondervond op concrete en persoonlijke wijze de gevolgen van een aantasting van die structuur. In 1559 verkocht hij aan Gotthard Kettler zestig Engelse lakens in de Hanzestad Reval, het huidige Tallinn. Dit was een kostbare lading, maar Kettler was dan ook niemand minder dan de landmeester van de Lijflandse tak van de Duitse Orde, de geestelijke ridderorde die Pruisen en Lijfland al sinds de Duitse veroveringen

in de dertiende eeuw domineerde. Hoebeler vertrouwde erop dat de toegezegde betaling in de vorm van een partij talk en vlas wel zou volgen. De Lijflandse Oorlog gooide echter roet in het eten. Kettler werd afgezet, het doek viel voor de Duitse Orde in Lijfland en Hoebeler kon fluiten naar zijn goederen. Het stadsbestuur van Reval had de hulp van Zweden gezocht en hielp hem sinds de machtswisseling niet meer. Talrijke pogingen om elders hulp te zoeken hadden ook geen zin.⁵⁷ Vanaf 1615 ontving Hoebeler van de stad Kampen 50 goudgulden vanwege grote armoede.⁵⁸

Een fundamentele en definitievere ondermijning voor de overzeese koopvaardij van de IJsselsteden, was de versterking van de ruimtelijke structuur van *gateways* in de Nederlanden door de Opstand en de vernieuwende handelswijze die daarmee samenging. Clé Lesger toont in zijn studie naar de handel van Amsterdam tijdens de Opstand aan, dat Amsterdam zich als veilige haven te midden van de door oorlogsgeweld geteisterde omliggende regio's in enkele decennia tot een *gateway* voor Noordelijke Nederlanden als geheel, en al snel ook tot internationaal commercieel centrum, ontwikkelde.⁵⁹ De komst van Zuid-Nederlandse handelaars, vooral na de val van Antwerpen in 1585, gaf een impuls aan de groei van het aantal handelsconnecties. Dit alleen verklaart echter niet noodzakelijk het einde van de Oostzeehandel van de IJsselsteden, waarvan het achterland immers in de Noordelijke Nederlanden en aangrenzende Duitse gebieden lag.

Doorslaggevend voor de ondergang van de Oostzeehandel van de IJsselsteden was de innovatieve omgang met informatie die met de Amsterdamse groei gepaard ging. Gedurende de zestiende eeuw waren Hollandse kooplieden steeds vaker met zaakwaarnemers gaan werken die zich permanent op locatie vestigden. Tegen het einde van de eeuw hadden veel Europese plaatsen een Hollandse koopliedennederzetting.⁶⁰ De grote hoeveelheid gegevens over prijs, vraag en aanbod die zij naar Amsterdam stuurden, werd op een klein aantal plaatsen in de stad verzameld, waaronder het Damrak en enkele kerken die omstreeks 1600 als beurs dienst deden.⁶¹ Daar werd informatie niet geheim gehouden, maar juist breed verspreid. Er werden zogenaamde *prijs-courantiers* aangesteld, die zich bezighielden met het verzamelen van informatie over prijzen. Gedrukte kopieën waren voor iedereen te koop.⁶² Dit overschaduwde de Hanzeatische handelswijze op vaste routes en in sociale netwerken. Een voorbeeld waaruit dit blijkt is de wijnhandel. In het laatste kwart van de zestiende eeuw nam het aantal Franse en andere Zuid-Europese wijnen in de Sonttolregisters sterk toe, ten koste van rijnwijn. Deventer was echter geen centrum voor de handel in Zuid-Europese wijnen, maar had gezien de ligging de distributiefunctie gekregen van de export van rijnwijn naar het Oostzeegebied. Kooplieden en schippers uit de IJsselsteden bleven dan ook vrijwel alleen rijnwijn vervoeren. Rond 1585 was hierdoor het einde van de Oostzeehandel van de IJsselsteden definitief.

Migratie naar Amsterdam en Helsingør

Dit resulteerde echter niet in de werkloosheid van de hoofdrolspelers van dit artikel. Zij maakten ten eerste deel uit van de vele mensen uit Overijssel die in de zestiende en zeventiende eeuw naar Amsterdam migreerden.⁶³ Lubbert Amelinck passeerde de Sont bijvoorbeeld in 1568 nog twee keer als wijnhandelaar uit Deventer.⁶⁴ In 1584 werd hij, nog altijd als wijnkoper, poorter van Amsterdam.⁶⁵ Vier jaar eerder had schipper Jan Gerritsz uit Kampen die stap genomen.⁶⁶ Zijn naam komt in de Sonttolregisters van 1564 tot en met 1569 voor.⁶⁷ Anderen gingen werken in Amsterdam zonder te verhuizen. Arentt Brandt was bijvoorbeeld één van de laatste schippers in de zestiende eeuw die Kampen als thuishaven opgaf in de Sont en daarmee

de lichte opleving van het aantal doorvaarten van Kamper schippers in die periode veroorzaakte. In 1595 verklaarde Brandt op verzoek van de beroemde koopman Isaac le Maire, dat hij in 1590 voor Marcus Jacobsen van Amsterdam naar Archangelsk was gevaren.⁶⁸ In juni 1600 werd een bevrachtingcontract opgesteld waarin werd bepaald dat Brandt eerst naar Setúbal zou gaan om zout te halen. Dat moest hij vervolgens naar Danzig, Koningsbergen, Riga of Reval brengen, alwaar hij goederen zou inladen en die ten slotte meenemen naar Amsterdam.⁶⁹ Hij passeerde de Sont dat jaar op 12 september, inderdaad komende vanuit Setúbal.⁷⁰ Op 30 september kwam hij weer terug in Helsingør en gaf op vanuit Riga te zijn gekomen.⁷¹ In de praktijk bleef hij dus op de voor hem gebruikelijk routes varen.

Ook de aloude banden tussen de IJsselsteden en de Sontregio uitten zich in migratie. De straatnaam “Kampergade” in Helsingør gaat waarschijnlijk terug tot het midden van de zestiende eeuw, toen er in die straat ene Andris Kampen woonde.⁷² Vanaf toen emigreerden meerdere families uit Kampen naar de plaats bij de Sonttol, die in deze periode ook voor de Hollandse graanhandel steeds belangrijker werd. De Staten-Generaal brachten er daarom gezanten onder.⁷³ Dirick Symens uit Deventer passeerde de Sont in juni 1579 met 239 aam rijnwijn op “Willum Bacckers schiiff van Hellsyngiør”.⁷⁴ Tot 1569 komt er nog een Willum Backer uit Kampen als schipper voor in de Sonttolregisters. Was hij in de tussenliggende jaren verhuisd? Inderdaad duikt vanaf 1574 een Nederlander met de naam Willum Backer op in de belastingadministratie van Helsingør. Willum emigreerde waarschijnlijk samen met een aantal familieleden. Ook in 1574 verkregen schipper “Gossen Hermansen” en zijn vrouw “Jannike” het poorterschap in Helsingør.⁷⁵ Zij kunnen geïdentificeerd worden als Janneke Worst en Gossen Hermensz Backer.⁷⁶ Backer komt in de Sonttolregisters tot en met 1569 voor als schipper uit Kampen en vanaf 1574 als schipper uit Helsingør op een schip dat aan een “buitenlandse koopman” toebehoorde.⁷⁷ In 1598 overleed hij als een vermogend burger van Helsingør en werd hij in de Mariakerk aldaar begraven.⁷⁸

Conclusie

De Sonttolregisters geven blijk van de Hanzeatische structuur van de koopvaardij van de IJsselsteden in het Oostzeegebied in de zestiende eeuw. Kampen als zeehaven en Deventer als marktplaats fungeerden samen als *gateway* tussen het Rijnland stroomopwaarts en de overzeese Hanzeplaatsen aan de Oostzee. Deze handel verliep binnen netwerken van vrienden en vooral families die verspreid over het geografische handelsnetwerk van de Hanze verbleven. Dit verminderde risico's en zorgde voor betrouwbare communicatie. Doordrongen van het feit dat kennis macht is, werd het delen van informatie zoveel mogelijk beperkt tot de beoogde ontvangers. Dit maakte het een fijnmazig en sterk, maar ook een versteend handelsnetwerk.

Ontwikkelingen als de Gelderse Oorlogen en de verzanding van de IJssel tastten de maritieme handel tussen de IJsselsteden en het Oostzeegebied aan. In dit artikel is daar een fundamentele ondermijning van deze koopvaardij in de laatste twee decennia van de zestiende eeuw naast geplaatst. Als gevolg van de Opstand groeide Amsterdam in een versneld tempo uit tot *gateway* naar de overzeese buitenwereld voor de gehele Noordelijke Nederlanden. Revolutionair daarbij was de open verspreiding van informatie vanuit een beperkt aantal plaatsen in de stad. Die informatie werd vanuit een toenemend aantal handelsplaatsen in de wereld toegestuurd, waaronder Hollandse handelsnederzettingen die het hele jaar door contact met kooplieden in

Amsterdam bleven onderhouden. Hierbij verbleekten de voordelen van toegang tot informatie over vaste goederenstromen tussen een beperkt aantal plaatsen. Dit betekende het einde van de Hanzeatische koopvaardij van de IJsselsteden, maar veel kooplieden en schippers aldaar zullen daar niet onder hebben geleden. Er was werk genoeg voor hen in Amsterdam of elders in het expanderende handelsnetwerk van die stad. Bijzonder talrijk zijn de sporen van Kamper schippers en hun familieleden die zich in deze periode vestigden te Helsingør. Zo eindigde de koopvaardij van de IJsselsteden waar zij begonnen was: in de Sont.

Noten

¹ Dit is een bewerkte versie van de in 2014 aan de Rijksuniversiteit Groningen verschenen gelijknamige Masterscriptie.

² J.A. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560*. *Middeleeuwse Studies en Bronnen* 113 (Hilversum 2008) 242.

³ *Sound Toll Registers Online* (STRO), film 2, scan 444; Citaat: “Adjuva me domine in die tribulationis”.

⁴ M. van Tielhof, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570: koren op de Amsterdamse molen*. *Hollandse historische reeks XXIII* (Den Haag 1995) 99, 101, 106-121.

⁵ F.D. Zeiler, ‘Kampen en de Sont’, *Kamper Almanak* (1997) 131-140, aldaar 133.

⁶ J.I. Israel, *The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall, 1477-1806* (Oxford 1995) 114, 308; J.L. Van Zanden, ‘De demografische ontwikkeling 1475-1795’, in: *Overijsselse Historische Bijdragen* (OHB) 109 (1994) 39-50; J.F. Benders, ‘De demografische ontwikkeling 1369-ca.1600’, in: *OHB* 110 (1995) 31-43.

⁷ E. Gøbel, ‘The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857’, in: *International Journal of Maritime History* 22, afl. 2 (2010) 305-324, aldaar 306. Schepen konden ook via de Grote Belt varen, maar dat zal vanwege de omweg en de tol die ook daar moest worden betaald een zeer klein deel van de schepen zijn geweest. Alleen voor enkele steden ten zuidwesten van de Sont, in het bijzonder Kiel, is het aannemelijk dat er via de grote Belt werd gezeild. Mogelijk nam een aantal schippers uit de IJsselsteden die route ook naar Lübeck en de andere Wendische steden, maar het feit dat zij met die havens van vertrek in de Sonttolregisters voorkomen sterkt het vermoeden dat de gebruikelijke route ook in die gevallen via de Sont liep.

⁸ N.E. Bang, *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1497-1660. I: Tabeller over skibsfarten* (Kopenhagen en Leipzig 1906).

⁹ www.soundtoll.nl. Bezocht op 29-10-2016.

¹⁰ De methode voor het standaardiseren van namen en de analyse van de schipperspopulatie is gebaseerd op de door Werner Scheltjens ontworpen handleiding *STR online: Van ruwe data naar analyse van schipperspopulaties* (z.p. [Groningen] 2012).

¹¹ J. van Doorninck, ‘Welke zou de hoofdoorzaak van het verval der bevaarbaarheid van den IJssel zijn?’, *Overijsselse almanak voor oudheid en letteren* IV (1838) 62-126, aldaar 120; E. Rijpma, *De ontwikkelingsgang van Kampen tot omstreeks 1600, vooral in de laatste jaren der 16e eeuw* (Groningen en Den Haag 1924) 45; W.P. Blockmans, ‘Zeehavens als drijvende kracht van de stedelijke regio’s’, in: A.J. Brand, J.F. Benders en R. Nip ed., *Stedelijk verleden in veelvoud. Opstellen over laatmiddeleeuwse stadsgeschiedenis in de Nederlanden voor Dick de Boer*. *Middeleeuwse studies en bronnen* 134 (Hilversum 2011) 13-26, aldaar 25.

¹² J. Nanninga Uitterdijk, *Kampen. Geschiedkundig overzicht en merkwaardigheden* (Kampen z.j. [1878]) 6.

¹³ *Ibidem*; E. Rijpma, *De ontwikkelingsgang van Kampen*, 70-71.

-
- ¹⁴ S. Selzer, *Die mittelalterliche Hanse* (Darmstadt 2010) 104-107; B. Looper, ‘“Bottom-up economies” in de IJsselregion. Towards a microeconomic approach’, in: A.J. Brand ed., *The German Hanse in past and present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?* (Groningen 2007) 177-195, aldaar 183; D.E.H. de Boer, ‘Looking for security. Merchant networks and risk reduction strategies’, in: idem, 49-70.
- ¹⁵ Figuur 1 is gebaseerd op de Sonttolregisters. Daardoor zijn er minieme verschillen met de Sonttoltabellen, die vrijwel allemaal eenvoudig te verklaren zijn. Zo noteerde de tolbeambte in 1577 dat een zekere Claus Møir in Riga woonde, maar in Zwolle geboren was. (STRO, film 14, scan 591).
- ¹⁶ B. Looper, ‘De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie’, in: A.J. Brand en E. Knol ed., *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*. Groninger Hanze Studies IV (Hilversum en Groningen 2010) 108-123, aldaar 119; Weststrate, *In het kielzog van moderne markten*, 269.
- ¹⁷ R.W.M. van Schaik, ‘Zutphens geschiedenis: van de elfde tot het einde van de 16^e eeuw’, in: W.Th.M. Frijhoff e.a. ed., *Geschiedenis van Zutphen* (Zutphen 1989) 48-83, aldaar 60.
- ¹⁸ Z.W. Sneller, *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*. Pflingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins 25 (1936) 115.
- ¹⁹ Zie bijvoorbeeld: Looper, ‘De Nederlandse Hanzesteden’, 110; J.A. Weststrate, ‘De marktpositie van Deventer van de veertiende eeuw tot het begin van de Opstand’ in: M.J.M. Damen en L.H.J. Sicking ed., *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250-1650* (Hilversum 2010) 263-277, aldaar 271-273; W.P. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (Amsterdam 2010) 582-583.
- ²⁰ Sneller, *Deventer, Stadt der Jahrmärkte*, 25.
- ²¹ H. Slechte, *Geschiedenis van Deventer. II: Nieuwe en nieuwste tijd* (Zutphen 2010) 405; F.C. Berkenvelder, *Zwolle als Hanzestad*, (Zwolle 1983) 90.
- ²² Blockmans, ‘Zeehavens als drijvende kracht van de stedelijke regio’s’; L.H.J. Sicking, ‘Sleutels tot de zee: havensteden en hun infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen. Een verkenning’, in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 25, afl.1 (2006) 3-9.
- ²³ Over de betekenis van de genoemde plaatsnaam als thuishaven van het schip of de domicilie van de schipper heeft discussie bestaan, maar die twijfel is inmiddels weggenomen. Zie hiervoor: W. Scheltjens, *Dutch deltas: Emergence, functions and structure of the Low Countries’ maritime transport system, ca. 1300-1850* (Leiden en Boston 2015) 131-138.
- ²⁴ Van Tielhof, *De Hollandse graanhandel*, 253-254.
- ²⁵ O. Degn, *Guide and concordance to the Sound Toll Registers, 1497-1857 on microfilm* (Amsterdam 2006) 13.
- ²⁶ R. Seeberg-Elverfeldt, *Revaler Regesten. Beziehungen niederländischer und skandinavischer Städte zu Reval in den Jahren 1500-1795*. Veröffentlichungen der niedersächsischen Archivverwaltung 26 (Göttingen 1969) 24-69.
- ²⁷ R.W. Unger, ‘Dutch herring, technology, and international trade in the seventeenth century’, *The journal of economic history* 40 (1980) 253-280, aldaar 263; P. Dollinger, *De Hanze. Opkomst, bloei en ondergang van een handelsverbond* (Utrecht en Antwerpen 1967) 298-299.
- ²⁸ Selzer, *Die mittelalterliche Hanse*, 96.
- ²⁹ Wanneer een persoon zijn wijn over meerdere schepen had verdeeld, moest hij per scheepslading de wijntol betalen. Dit kwam regelmatig voor. In de grafiek zijn dergelijke gespreide doorvaarten van een koopman als één passage gerekend.
- ³⁰ De aam was de in de Sont gebruikte inhoudsmaat voor wijn in de zestiende eeuw. Er gaat ongeveer 150 liter in een aam.

-
- ³¹ C.M. Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca.1630* (Hilversum 2001) 62-63.
- ³² P. Holthuis, *Frontierstad bij het scheiden van de markt. Deventer: militair, demografisch, economisch; 1578-1648* (Houten en Deventer 1993) 155-156.
- ³³ Ibidem, 151-153; C.M. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*. Hollandse studiën 26 (Hilversum 1990) 57; Idem, *Handel in Amsterdam*, 48.
- ³⁴ STRO, film 4, scan 320, 325; film 6, scan 7; Slechte, *Geschiedenis van Deventer II*, 390-391.
- ³⁵ R. Hüpke, *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte I:1531-1557* (München en Leipzig 1913) nr.440.
- ³⁶ D.E.H. De Boer, 'Koopliedennetwerken en de Hanze', in: Brand en Knol ed., *Koggen, kooplieden en kantoren*. 62-77, aldaar 64.
- ³⁷ D.J. Harreld, 'Foreign merchants and international trade networks', *The journal of European economic history* 39 (2010) 11-31, aldaar 23-25.
- ³⁸ S. Selzer en U.C. Ewert, 'Verhandeln und verkaufen, vernetzen und vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels', *Hansische Geschichtsblätter* 119 (2001) 135-161, aldaar 144-147.
- ³⁹ C. Jahnke, 'De Hanze en de Europese economie in de middeleeuwen', in: Brand en Knol ed., *Koggen, kooplieden en kantoren*, 44-61, aldaar 49-50, 61.
- ⁴⁰ Looper, 'De Nederlandse Hanzesteden', 121.
- ⁴¹ J.W. Veluwenkamp, 'International business communication patterns in the Dutch commercial system, 1500-1800', in: H. Cools, M. Keblusek en B. Noldus ed., *Your humble servant. Agents in early modern Europe* (Hilversum 2006) 121-134, aldaar 125.
- ⁴² Selzer, *Die mittelalterliche Hanse*, 108-109.
- ⁴³ J.J. Wubs-Mrozewicz, *Traders, ties and tensions, The interaction of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in Late Medieval Bergen*. Groninger Hanze Studies 3 (Hilversum 2008) 134-136, 236-243.
- ⁴⁴ J. Poettering, *Handel, Nation und Religion. Kaufleute zwischen Hamburg und Portugal im 17. Jahrhundert* (Göttingen 2013) 89-93.
- ⁴⁵ J. Nanninga Uitterdijk, *Een Kamper handelshuis te Lissabon 1572-1594. Handelscorrespondentie, rekeningen en bescheiden* (Zwolle 1904) xi.
- ⁴⁶ Ibidem, xvi.
- ⁴⁷ Ibidem, xxxii, 1-2.
- ⁴⁸ Ibidem, xi, xvi.
- ⁴⁹ Ibidem, xix, 26, 74-77.
- ⁵⁰ Ibidem, 355, 412; J.G. van Dillen, *Amsterdam in 1585. Het kohier der capitale impositie van 1585* (Amsterdam 1941) 64.
- ⁵¹ Nanninga Uitterdijk, *Een Kamper handelshuis te Lissabon*, cxii.
- ⁵² Ibidem, 235.
- ⁵³ De laatste keer was dit in april 1568: STRO, film 9, scan 16.
- ⁵⁴ F. van der Pol, *De reformatie te Kampen* (Kampen 1990) 415.
- ⁵⁵ Nanninga Uitterdijk, *Een Kamper handelshuis te Lissabon 1572-1594*, 264, 355.
- ⁵⁶ STRO, film 4, scan 405.
- ⁵⁷ K. Schilder, 'Virgilius Hoebeler en zijn onenigheid met de stad Reval', *Kamper almanak* (1999) 145-163.
- ⁵⁸ Stadsarchief Kampen, Oud Archief, inv.nr.24, fol.43.
- ⁵⁹ Lesger, *Handel in Amsterdam*, 133-137.

-
- ⁶⁰ Veluwenkamp, 'International business communication patterns', 126-127; Van Tielhof, *De Hollandse graanhandel*, 179-180.
- ⁶¹ Lesger, *Handel in Amsterdam*, 226-227, 237.
- ⁶² J.J. McCusker, 'The demise of distance: The business press and the origins of the information revolution in the Early modern Atlantic world', *The American historical review* 110 (2005) 295-321, aldaar 303.
- ⁶³ H.M.E.P. Kuijpers en M.R. Prak, 'Gevestigden en buitenstaanders', in: W.Th.M. Frijhoff en M.R. Prak ed., *Geschiedenis van Amsterdam. Centrum van de wereld 1578-1650* (Amsterdam 2004) 189-239, aldaar 192.; C.M. Lesger, 'Migrantenstromen en economische ontwikkeling in vroegmoderne steden. Nieuwe burgers in Antwerpen en Amsterdam, 1541-1655', *Stadsgeschiedenis 2* (2006) 97-121, aldaar 109.
- ⁶⁴ STRO, film 9, scan 20, 38.
- ⁶⁵ Stadsarchief Amsterdam (SAA), Poorterboeken (5033) inv.nr.1, fol.16v.
- ⁶⁶ SAA, Archief van de Thesaurieren Ordinaris (5039) inv.nr.93, fol.50r. Hierin werden nieuwe poorters van de stad tussen 1570 en 1606 genoteerd:
<https://archieff.amsterdam/inventarissen/overzicht/5039.nl.html>
- ⁶⁷ De laatste keer op 11 oktober 1569: STRO, film 11, scan 111.
- ⁶⁸ SAA, Notarieel Archief (5075), inv.nr.72, fol.118v.
- ⁶⁹ SAA, Notarieel Archief (5075), inv.nr.87, fol.67v.
- ⁷⁰ STRO, film 41, scan 119.
- ⁷¹ STRO, film 41, scan 171.
- ⁷² Zeiler, 'Kampen en de Sont', 138.
- ⁷³ S. Kroll en K. Labahn, 'Die "Niederländischen Sundregister" als Quelle für den Fernhandel der Hafenstädte des Ostseeraums während des 18. Jahrhunderts', in: F. Braun en S. Kroll ed., *Städtesystem und Urbanisierung im Ostseeraum in der Frühen Neuzeit. Wirtschaft, Baukultur und Historische Informationssysteme: Beiträge des wissenschaftlichen Kolloquiums in Wismar vom 4. und 5. September 2003* (Münster 2004) 294-312, aldaar 298-299.
- ⁷⁴ STRO, film 17, scan 20.
- ⁷⁵ A. Tønnesen, "Al het Nederlandse volk dat hier nu woont". *Nederlanders in Helsingør, circa 1550-1600* (Hilversum 2003) 34, 62, 72.
- ⁷⁶ K. Schilder, 'Het Kamper schippers-, kooplieden- en regentengeslacht Worst', *Kamper almanak* (1974) 169-185, aldaar 182.
- ⁷⁷ STRO, film 11, scan 484. Als burger van Helsingør was hij vrijgesteld van de scheepstol, maar in de wijntol komt hij wel voor.
- ⁷⁸ P. Korse, *Hollandske spor i nutidens Helsingør* (Helsingør 1994) 36.