

Hielke van Nieuwenhuize

Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten

Seeschifffahrt und Technologietransfer

im 17. Jahrhundert





Hielke van Nieuwenhuize: Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten

Wirtschafts- und Sozialhistorische Studien

Herausgegeben von

Stuart Jenks, Michael North und Rolf Walter

Band 21

Hielke van Nieuwenhuize

Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten

Seeschifffahrt und Technologietransfer
im 17. Jahrhundert

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

© 2022 Böhlau, Lindenstraße 14, D-50674 Köln, ein Imprint der Brill-Gruppe
(Koninklijke Brill NV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA;
Brill Asia Pte Ltd, Singapore; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland;
Brill Österreich GmbH, Wien, Österreich)
Koninklijke Brill NV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Hotel,
Brill Schönigh, Brill Fink, Brill mentis, Vandenhoeck & Ruprecht,
Böhlau, Verlag Antike und V&R unipress.

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf
der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung:
Willem van der Velde der Ältere: Seeschlacht bei Fehmarn 1644
zwischen schwedischen und dänischen Schiffen, um 1650
(Sammlung Schloss Skokloster, Schweden)

Umschlaggestaltung: Michael Haderer, Wien
Korrektorat: Johanna Körner, Karlsruhe
Satz: büro mn, Bielefeld
Druck und Bindung: ☉ Hubert & Co. BuchPartner, Göttingen
Printed in the EU

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISBN 978-3-412-51748-9

Für Jan und Dini

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1. Einleitung	13
1.1 Die Migration skandinavischer Seefahrer in die Niederlande	21
1.2 Die Migration niederländischer Seefahrer nach Skandinavien ..	25
1.3 Vermittlung niederländischer Seefahrtstechnologie	30
1.4 Die Vermietung niederländischer Flottenverbände	34
1.5 Methode	38
1.6 Quellen	45
1.7 Struktur der Arbeit	48
2. Schweden, die Niederlande und der Torstenssonkrieg	51
2.1 Der Kampf um das Dominium Maris Baltici	52
2.2 Aufbau des schwedischen Staates	61
2.3 Die schwedische Kriegsflotte und ihr Personal	64
2.4 Schweden und die Niederlande: die wirtschaftlichen Verbindungen	68
2.5 Schweden und die Niederlande: die diplomatischen Beziehungen	73
2.6 Der Torstenssonkrieg: die Kriegsführung zu Land	80
2.7 Der Torstenssonkrieg: Die Kriegsführung zur See	88
2.8 Die Verträge von Brömsebro und Christianopel	93
Teil I.	
Niederländische Offiziere und Steuermänner im Dienst der schwedischen Admiralität, 1630–1654	99
3. Die Migranten	101
3.1 Die Migration vor dem Torstenssonkrieg (1630–1643)	102
3.2 Die Werbungen im Torstenssonkrieg (1644–45)	115
3.3 Die niederländischen Jahre der schwedischen Kriegsflotte ...	123
3.4 Die Integration der niederländischen Offiziere in der schwedischen Gesellschaft	140

4. Die Navigatoren	147
4.1 Die Teilnahme niederländischer Offiziere an schwedischen Expeditionen außerhalb des Ostseeraums ..	149
4.2 Niederländische Steuerleute auf schwedischen Kriegsschiffen ..	157
4.3 Niederländische Marineoffiziere auf privaten Handels- und Kompanieschiffen	164
4.4 Niederländer als Lehrmeister schwedischer Offiziere	171
4.5 Niederländische Karrieren nach dem Abschied aus der schwedischen Marine	175
4.6 Die Niederländer als Navigationsspezialisten der Admiralität ..	182
4.7 Nachspiel: die schwedische Expedition im Roten Meer	185
 Teil II.	
Die niederländische Hilfsflotte, 1643–1645	195
 5. Diplomatie und Flottenausrüstung	
5.1 Louis de Geer: schwedischer Agent und Kriegsunternehmer ..	200
5.2 Die Republik und der schwedisch-dänische Krieg	207
5.3 Munition, Waffen und Seeleute für Dänemark	213
5.4 Der Vertrag von 1640 und die Waffenexport-Debatte (1642–1644)	217
5.5 Peter Spierinck und die dänischen Exporte	220
5.6 Die Hilfsflotte	224
5.7 Das Verbot der schwedischen Werbungen	229
5.8 Der Widerruf des Verbots	234
 6. Schiffe, Offiziere und Matrosen	
6.1 Die Schiffe der Hilfsflotte	247
6.2 Die Offiziere	254
6.3 Die Matrosen und Soldaten	262
6.4 Risiken des fremden Dienstes	265
6.5 Lister Tief: Das Versagen der Hilfsflotte und ihrer Besatzungen	272
6.6 Die Aufbesserung der Hilfsflotte	278
6.7 Schwedische Versuche, Offiziere der Hilfsflotte zu rekrutieren	286
6.8 Persönliche Gründe für den Übergang in den schwedischen Dienst	297

7. Die Kaperer	305
7.1 Die Jagd auf die <i>Forgylde Sol</i>	309
7.2 Ablenkungsmanöver und Einnahmequellen	313
7.3 Organisation und Bedeutung der Kaperei	318
7.4 Umfang der Kaperei	325
7.5 Der diplomatische Kampf um die schwedischen Prisen	341
7.6 Kaperei in Göteborg, 1645	347
8. Die Meuterer	351
8.1 Anfang der Meuterei	353
8.2 Meuterei in Amsterdam und Hoorn	358
8.3 Gründe der Meuterei	366
8.4 Gegenmaßnahmen	369
8.5 Der Streitfall <i>Vergulde Zwaan</i>	377
8.6 Die Meuterei in Göteborg	385
9. Zusammenfassung	395
10. Anhang	413
10.1 Anhang 1: In den Niederlanden rekrutierte Admiräle, Kapitäne und Leutnants im Dienst der schwedischen Admiralität, 1630–1654 (die Offiziere der Hilfsflotte ausgenommen)	413
10.2 Anhang 2: In den Niederlanden rekrutierte Flaggoffiziere und Kapitäne der Hilfsflotte, 1644–1645	432
11. Abkürzungsverzeichnis	437
12. Münzen, Namen und Datumsangaben	439
13. Quellen und Literatur	441
13.1 Archivalische Quellen	441
13.2 Gedruckte Quellen	442
13.3 Digitale Datenbanken	443
13.4 Literatur	443
Register	461
Personenregister	461
Ortsregister	466

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde unter dem Titel „Die privat organisierte niederländische Hilfsflotte in schwedischem Dienst im Torstenssonkrieg (1643–645). Aufstellung, Einsatz und ihre Bedeutung für den Export niederländischer Seefahrtstechnologie“ von der Philosophischen Fakultät der Universität Greifswald im Wintersemester 2015/2016 als Dissertation angenommen. Die Verteidigung/Disputation fand im Mai 2016 statt. Für die Drucklegung wurden die ursprüngliche Dissertation überarbeitet sowie zwei neue Kapitel über die niederländischen Offiziere der schwedischen Admiralität und deren Einfluss auf die schwedische Kriegs- und Handelsflotte hinzugefügt. Die Aufnahme dieses Buches in der Reihe „Wirtschafts- und sozialhistorische Studien“ des Böhlau-Verlags bewirkte, dass sich der Schwerpunkt der Kapitel zur Hilfsflotte von den militärischen zu den sozialgeschichtlichen Aspekten verschob.

Meinem Doktorvater, Prof. Dr. Dr. h. c. Jens E. Olesen, möchte ich für die jahrelange Betreuung, seinen Optimismus und seine Inspiration danken. Bereits während meines Erasmusaufenthalts in Greifswald und der vielen spannenden Sitzungen seines Kolloquiums hat er bei mir ein großes Interesse für die frühmoderne nordeuropäische Geschichte geweckt, das noch immer die Grundlage für meine eigene Forschung bildet. Meinem Zweitgutachter, Prof. Dr. Henk den Heijer gilt ebenso mein Dank. Ich möchte auch Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Michael North dafür meinen Dank aussprechen, dass ich mein Dissertationsprojekt im Rahmen des Graduiertenkollegs „Kontaktzone Mare Balticum: Fremdheit und Integration im Ostseeraum“ durchführen konnte. Die Teilnahme an Prof. Norths Forschungsprojekten zu Kulturtransfer zwischen den Niederlanden und dem Ostseeraum sowie anderen maritimen Regionen weltweit haben mich in den letzten Jahren angeregt, mich im Rahmen meiner Arbeit noch mehr auf den Transfer niederländischer seemännischer Kenntnisse zu fokussieren. Schließlich habe ich Prof. North dankzusagen, dass meine Arbeit in der Reihe „Wirtschafts- und sozialhistorische Studien“ aufgenommen wurde. Dem Koordinator des Graduiertenkollegs, Dr. Alexander Drost, möchte ich für seine langjährige Unterstützung – nicht nur bei der Fertigstellung meiner Dissertation, sondern auch bei mehreren anderen (praktischen) Fragen – danken. Meine Forschungsreisen nach Schweden, Dänemark und in die Niederlande konnte ich nur dank der großzügigen Unterstützung des Graduiertenkollegs durchführen. Ebenfalls bedanke ich mich bei meinen Kollegen im Graduiertenkolleg für die vielen Diskussionen in den Seminaren und Kolloquien, dank welcher mehrere Ideen für die Verbesserung meiner eigenen Arbeit entstanden sind.

Dem Betreuer meiner Magisterarbeit an der Universität von Leiden, Prof. Dr. Louis Sicking, mit dem ich eine gewisse Faszination für die Rolle von bewaffneten Handelsschiffen in der Kriegsführung zur See im 16. und 17. Jahrhundert teile, danke ich für sein bleibendes Interesse an meiner akademischen Laufbahn und meiner Forschung. Seine Seminare zur niederländischen maritimen Expansion im Spätmittelalter haben meine Entwicklung als Historiker geprägt und mich dazu gebracht, mich über Jahre hinweg mit der niederländischen Schifffahrt im Ostseeraum auseinanderzusetzen. Genauso möchte ich Cynthia Osiecki danken, die einige Jahre meine niederländische Kollegin in Greifswald war und die sich als Kunsthistorikerin ebenfalls mit den (kulturellen) Beziehungen zwischen den Niederlanden und dem Ostseeraum beschäftigt. In meinen Dank schließe ich ebenfalls meine Kolleg*innen Dr. Dorothée Goetze, Dr. Matthias Müller, Alberto Sevillano und Teemu Korpijärvi ein, die mir mit Hinweisen, gutem Rat und Freundschaft zur Seite standen.

Beim Schreiben einer Studie, die fast vollständig auf ungedruckten Quellen basiert, kann man nicht ohne die Unterstützung der vielen Archivmitarbeiter*innen auskommen. Insbesondere die geduldigen und hilfsbereiten Mitarbeitenden des Riks- und des Krigsarkivet in Stockholm sowie des Rigsarkivets in Kopenhagen haben meine Arbeit erheblich erleichtert. Auch ihren niederländischen Kolleginnen und Kollegen in Den Haag, Amsterdam und Hoorn möchte ich herzlich danken. Ein spezieller Dank gilt Jirsi Reinders, der mich mehrmals mit neu entdeckten Akten aus dem Archiv der Amsterdamer Notare zu niederländischen Seefahrern in Schweden versorgt hat. Natürlich benötigt ein Niederländer, wenn er ein Buch auf Deutsch verfasst, die Unterstützung seiner deutschen Kollegen. PD Dr. Robert Riemer hat meine ganze Dissertation Korrektur gelesen; die neuen Kapitel, die ich seitdem zusätzlich für dieses Buch geschrieben habe, wurden von Martin Hildebrandt korrigiert.

Während der vielen Jahre, die ich für die Anfertigung dieser Arbeit gebraucht habe, habe ich mich stets auf meine Familie verlassen können: meine Geschwister Alineke und Onno, aber vor allem meine Eltern Jan und Dini, die mich immer bei meiner Arbeit unterstützt haben. Ihnen sei dieses Buch in Dankbarkeit gewidmet.

1. Einleitung

Zum Gotteslob, Schwedens Ehre, und ewiger Erinnerung
Oktober zehn und drei, fiel des dänischen Königs Glorie
von Schiffen siebzehn sind zehn bei uns genommen
und zwei verbrannt, und zwei sind mit der Flucht entkommen
und drei ans Land gejagt, genug zunichte gebracht
ich lasse Sie dünken, Freund, ob Kersten darum lacht
Lolland hat es gesehen und Fehmarn gehört
der Geruch, der kam von ferne der Insel Fünen an Bord
aber Stockholm aß die Frucht, die ihr mit Lust wohl schmeckte
Kopenhagen fühlte die Schmerzen, an denen das Herz zerbrach

Der Autor dieses Lobgedichts auf die Seeschlacht bei Fehmarn am 13. Oktober 1644 war ein gewisser Gideon Moris, der Sekretär des Admirals Maarten Thijssen Anckarhielm.¹ Letzterer war zu dieser Zeit der Oberbefehlshaber der niederländischen Hilfsflotte, die im gleichen Jahr von Schweden für den Krieg gegen Dänemark ausgerüstet worden war. In der Schlacht bei Fehmarn besiegte diese Hilfsflotte, die nur aus bewaffneten Handelsschiffen bestand, zusammen mit fünfzehn schwedischen Kriegsschiffen einen dänischen Flottenverband. Die Schlacht war anders als viele andere Auseinandersetzungen zur See kriegsentscheidend: Sie zwang Dänemark, im nächsten Jahr Frieden zu schließen und mehrere Territorien an Schweden abzutreten. Die Schlacht hatte außerdem eine deutliche niederländische Note: Nicht nur war die Hilfsflotte niederländisch, auch viele der Kapitäne und Leutnants der schwedischen Kriegsschiffe waren Niederländer oder in den Niederlanden angeheuert worden. Während die groß angelegte Ausrüstung einer Hilfsflotte eine einmalige Aktion war, hatte Schweden vor allem seit Anfang der 1630er Jahre viele Offiziere und Unteroffiziere in der Niederländischen Republik angeworben. Der Torstenssonkrieg (1643–45) war der Höhepunkt dieser Rekrutierungen, da sowohl 1644 als auch 1645 große Anzahlen von Kapitänen, Leutnants und Geschützführern angenommen wurden, die die vorherigen Werbungen nochmals weit übertrafen. Es ist wenig überraschend, dass die Instruktionen den Offizieren vor den Seeschlachten in diesem Krieg nicht nur auf Schwedisch, sondern auch auf Niederländisch mitgeteilt wurden!²

1 FKA, *Slaget vid Femern 1644–1944*, Uppsala 1944, S. 180, 184. Das Lobgedicht wurde vom Autor vom Niederländischen ins Deutsche übersetzt.

2 Siehe Kapitel 3.

Niederländische Migranten, die nach Schweden oder Dänemark-Norwegen zogen, migrierten nicht aus eigenem Antrieb, sondern wurden als Fachleute von dänischen und schwedischen Agenten rekrutiert. Skandinavische Staaten und Unternehmen ließen niederländische Spezialisten aus ganz unterschiedlichen technischen Bereichen durch ihre Repräsentanten anheuern: Deich- und Mühlenbauer, Milchbauern, Stadt- und Hafenplaner, Festungsarchitekten, Harpuniere, Seefahrer, Schiffsbauer, Tuchmacher und Papierer sowie Zucker- und Tabakproduzenten. Ihre Aufenthalte in Skandinavien dauerten meist nur kurz, vielleicht nur einige Monate. Auch wurden jeweils nur einzelne Individuen angeworben – selten handelte es sich um größere Gruppen.³

In der Migrationsforschung hat man sich insbesondere für die Auswanderung von Handwerkern und anderen Spezialisten interessiert, die aus religiösen Gründen migrierten, zum Beispiel die Südniederländer im 16. und die Hugenotten im 17. Jahrhundert. Auch wurden Hungersnöte, Epidemien, Kriege, Steuerlasten und mangelnde Arbeitskräftenachfrage als Migrationsgründe ausgemacht.⁴ Diese Faktoren waren im Kontext der wirtschaftlichen Blüte und Toleranz der Niederländischen Republik im 17. Jahrhundert nicht von Bedeutung. Verwendet man die Definitionen des Migrationsforschers Jan Lucassen, der sich eher auf die zeitliche Begrenzung der Auswanderung fokussierte, waren die meisten Niederländer, die nach Skandinavien migrierten, „migrant labourers“ oder „labour migrants“: Menschen, die nur einige Monate

3 DAVIDS, K., *The Rise and Decline of Dutch Technological Leadership. Technology, Economy and Culture in the Netherlands, 1350–1800*, Bd. 2 (History of Science and Medicine Library, Bd. 7), Leiden/Boston 2008, S. 271–275. Der Autor gibt eine gute Übersicht über den Export niederländischer Technologie in Europa im 17. Jahrhundert: EBD., S. 282–309. Nicht immer waren die Gruppen, die von skandinavischen Staaten und Unternehmungen rekrutiert wurden, klein. Im Schonischen Krieg (1675–79) ließ Dänemark zum Beispiel etwa 651 niederländische Seefahrer für seine Kriegsflotte anheuern: CHRISTENSEN, A. N., *Professional seamen: A strategic resource during the Scanian War, 1675–1679*, in: *The International Journal of Maritime History* 27 (2015), S. 200–201. Zur Verbreitung niederländischer Kultur im Ostseeraum: NORTH, M., *Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen*, München 2011, S. 158–163; EBD., *Die Niederlandisierung des Ostseeraumes*, in: HACKMANN, J./SCHWEITZER, R. (Hgg.), *Nordosteuropa als Geschichtsregion. Beiträge des III. Internationalen Symposiums zur deutschen Kultur und Geschichte im europäischen Nordosten* (Veröffentlichungen der Aue Stiftung, Bd. 17), Helsinki/Lübeck 2006, S. 371–377.

4 CIPOLLA, C. M., *The diffusion of innovations in early modern Europe*, in: *Comparative Studies in Society and History* 14 (1972), S. 49.

bzw. länger als ein Jahr, aber nicht permanent auswanderten.⁵ Alternative Begriffe sind zirkuläre Migration und Kettenmigration, die auf Charles Tilly zurückgehen. Bei zirkulären Migranten – eine Gruppe von Menschen mit der gleichen sozialen Herkunft, die auswandert, aber nach einem klar definierten Zeitabstand, einer Saison oder einigen Jahren, wieder heimkehrt – handelt es sich zum Beispiel um Saisonarbeiter oder junge Männer und Frauen, die als Seemann beziehungsweise Dienstmagd in einem anderen Land Geld für ihre Ehe zusammensparten. Der Begriff der Kettenmigration zielt auf Migranten, die von Verwandten, Freunden und Bekannten, die sich bereits am Zielort befanden, zur Auswanderung ermutigt, informiert und mit Unterkünften und Arbeitsplätzen unterstützt wurden. Bei diesen oben erwähnten Migrationstypen handelt es sich aber eher um größere Gruppen, die aus Notwendigkeit migrieren, als um einzelne Individuen, die von ihrem neuen Arbeitgeber für eine spezielle Aufgabe angeworben werden.

Es ist deshalb sinnvoller, die Auswanderung niederländischer Fachkräfte nach Skandinavien im Sinne von Charles Tilly als Karrieremigration zu bezeichnen. Dabei handelte es sich um Menschen – Wissenschaftler, Techniker, Offiziere und Beamte – die ihre eigenen sozialen und beruflichen Aussichten dadurch verbesserten, dass sie in den Dienst von zum Beispiel Regierungen, Armeen, Kriegsflotten oder Unternehmungen wie Handelskompanien traten. Diese Experten migrierten meist nicht aus eigenem Antrieb, sondern wurden von ihrem zukünftigen Arbeitgeber dazu motiviert und eingeladen. Bei ihrer Empfehlung, Rekrutierung und Unterstützung in der Fremde spielten Kollegen eine entscheidende Rolle. Die kurze Dauer des Aufenthalts von niederländischen Experten in Skandinavien spricht aber gegen das Modell der Karrieremigration. Tilly ging davon aus, dass diese nicht nur definitiv war, sondern dass auch die Verbindung mit dem Herkunftsland nahezu oder gänzlich abgebrochen wurde.⁶

Europäische Staaten versuchten die Einwanderung von Fachleuten zu fördern. Dies betraf Spezialisten, die sich in bestimmten technischen Bereichen auskannten, welche im eigenen Land noch unbekannt waren, oder die neue Arbeitsweisen entwickelt hatten, welche das bereits existierende Gewerbe

5 LUCASSEN, J., The Netherlands, the Dutch, and long-distance migration, in the late sixteenth to early nineteenth centuries, in: CANNY, N. (Hg.), *Europeans on the Move. Studies on European Migration, 1500–1800*, Oxford 1994, S. 154.

6 TILLY, C., Migration in modern European history, in: MCNEILL, W.H./ADAMS, R.S. (Hgg.), *Human Migration. Patterns and Policies*, Bloomington 1978, S. 51–55; CIRIACONO, S., Migration, minorities and technology transfer in early modern Europe, in: *Journal of European Economic History* 34 (2005), S. 49–50.

effizienter gestalten konnten. Es galt technische Innovation und die Etablierung von neuem Fachwissen, vor allem in Sektoren, die als fundamental für den Staat galten, voranzutreiben. Staaten oder Städte erteilten deshalb vielversprechenden Migranten einen gewissen Status in ihrer neuen Gesellschaft, so dass sie mehr geneigt wären, ihre technologischen Kenntnisse zu teilen und gleichzeitig die eigenen Untertanen bereit wären, die neuen Ideen anzunehmen. Häufig vorkommende Belohnungen waren unter anderem Einbürgerungen, Zunft- und Ordensmitgliedschaften, Berufungen in politische Ämter, Landschenkungen, Subventionen, hohe Löhne, Steuer- und Zollbefreiungen, Eigentumsrechte und Patente. Gleichzeitig sollte die Emigration der eigenen Fachkräfte verhindert werden. Neben Verboten zur Auswanderung wurden auch diese mit Privilegien, Subventionen, Steuer- und Zollbefreiungen an den Staat gebunden.⁷

Im Bereich der Seefahrt waren derartige Maßnahmen zur Unterbindung der Emigration und zur Förderung der Immigration von Spezialisten nicht unüblich. So durften englische Seefahrer wegen der Bedeutung der Royal Navy für die Verteidigung Englands nicht auswandern und auch niederländischen Fischern war dies nicht erlaubt, aus Angst, dass die niederländische Fischfangtechnologie in ausländische Hände geraten könnte.⁸ Für niederländische Seeleute galten solche Verbote aber nicht. Staaten, die mit der Republik alliiert, befreundet oder neutral waren, konnten – wenn die Generalstände selbst für ihre Kriegsflotte nicht mehr Seeleute als üblich benötigten – in den Niederlanden Schiffsbauer, Seemänner und Offiziere anwerben.⁹ Obwohl die skandinavischen Staaten niederländische Marineoffiziere natürlich nicht mit Zunft- und Ordensmitgliedschaften, Eigentumsrechten oder Patenten locken konnten, gab es durchaus für Marine- und Armeeoffiziere Belohnungen, die dazu dienten, sie in der Gesellschaft zu integrieren und sie für ihre Dienste zu entschädigen. Die Forschung von Mary Ailes und Alexia Grosjean zur britischen beziehungsweise

7 INKSTER, I., Potentially global. 'Useful and reliable knowledge' and material progress in Europe, 1474–1914, in: *The International History Review* 28 (2006), S. 248–250; HILAIRE-PÉREZ, L./VERNA, C., Dissemination of technological knowledge in the Middle Ages and the early modern era. New approaches and methodological issues, in: *Technology and Culture* 47 (2006), S. 561; CIPOLLA, *Diffusion*, S. 50.

8 AILES, M. E., *Military Migration and State Formation*, Lincoln/London 2002, S. 48; LITTLE, A. R., British seamen in the United Provinces during the seventeenth century Anglo-Dutch Wars. The Dutch navy – A preliminary survey, in: BRAND, H. (Hg.), *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange. Continuity and Change in the North Sea Area and the Baltic c. 1350–1750*, Hilversum 2005, S. 78–80; DAVIDS, *Rise*, Bd. 2, S. 292.

9 JONG, M. de, 'Staat van oorlog'. Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585–1621, Hilversum 2005, S. 153–156.

schottischen militärischen Migration nach Schweden hat gezeigt, dass fremde Offiziere in Schweden mit Nobilitierungen, Landschenkungen, Beförderungen und Geschenken rechnen konnten. Auch wurde ihr Status dank ihrer Teilnahme an diplomatischen Missionen und den Versammlungen des Adels (*Riddarhus*) und des Reichstags (*Riksdag*) zusätzlich erhöht. Einige Schotten schafften es sogar, ganze Offiziersdynastien zu gründen.¹⁰ In Dänemark-Norwegen waren solche Karrierechancen jedoch viel weniger vorhanden, da der Adel in der Lage war, seine privilegierte Stellung erfolgreich gegen Außenstehende zu verteidigen, und direkte Nobilitierungen von fremden Offizieren deshalb nicht üblich waren.¹¹

Die seefahrtstechnischen Fähigkeiten und Kenntnisse rekrutierter ausländischer Offiziere waren in den skandinavischen Staaten, deren Schifffahrt in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts noch vor allem mit kleineren Fahrzeugen in den eigenen Küstengewässern stattfand, essentiell, um ihre größten und rahgetakelten Kriegs- und Handelsschiffe in Seeschlachten und unbekanntem Gewässern zu navigieren.¹² Im Gegensatz zu den meisten skandinavischen Seeleuten waren die Niederländer seit dem letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts mit der Seefahrt im offenen Meer vertraut. Sie beherrschten also die drei wichtigsten Aspekte dieser Navigation: „first, to find the course and distance to be sailed from the point of departure to the point of destination; second, given a course steered and a distance sailed, to estimate where the ship has arrived; and third, check whether the estimated point is the true one“.¹³ Sie waren in der Lage, Seekarten mit Mercatorprojektion, standardisierte Fahrplanweisungen und Navigationstabellen zu lesen und zu verstehen, sowie Instrumente wie ein Astrolabium, Kreuzstab und Davis-Quadrant zu benutzen.¹⁴

10 GROSJEAN, A., *An Unofficial Alliance. Scotland and Sweden 1569–1654* (The Northern World, Bd. 5), Leiden/Boston 2003, S. 112–159; EBD., *Scottish-Scandinavian seventeenth century naval links: A case study for the SSNE database*, in: *Northern Studies* 32 (1997), S. 116–119; GROSJEAN, A./MURDOCH, S., *Scottish involvement in the Swedish Riksdag of the seventeenth century. The period from parliamentarianism to absolutism, c. 1632–1700*, in: *Parliaments, Estates and Representation* 34 (2014), S. 10–18; AILES, *Migration*, S. 42–56, 72–114.

11 MURDOCH, S., *Britain, Denmark-Norway and the House of Stuart, 1603–1660*, East Linton 2000, S. 189; AILES, *Migration*, S. 35–36.

12 CHRISTENSEN, A., *Förandringens förtrupp? Skandinaviska sjömän i Nederländerna*, in: LINDEROTH, A. (Hg.), *Örlogsstäder. Innovationer, varv och vrak* (Marinmuseums årsbok), Karlskrona 2018, S. 147; EBD., *Seamen*, S. 205.

13 DAVIDS, *Rise*, Bd. 1, S. 98–99.

14 EBD., S. 99–100.

Solches niederländische Fachwissen erreichte Skandinavien auf verschiedene Weisen. Die wichtigsten Vermittler dieses möglichen Technologietransfers waren Migranten mit einer niederländischen Ausbildung. Technologie wurde auch anhand von Publikationen, Modellen, Instrumenten, Werkzeugen und Maschinen vermittelt; die meisten dieser Verbreitungsmethoden entstanden aber erst nach 1650.¹⁵ Außerdem reichte der Erwerb dieser Medien nicht aus, um sich fremdes Wissen anzueignen. Sie förderten das Interesse an neuen Technologien, beinhalteten aber selten ausreichende detaillierte Anweisungen, um diese zu übermitteln. Dafür benötigte der Empfänger noch immer Fachleute mit Know-how: im Ausland rekrutierte Experten, die über die Fähigkeit verfügten, das publizierte technologische Wissen erfolgreich zu verstehen, zu übersetzen und anzuwenden. Fachwissen wurde letztendlich nur durch persönlichen Kontakt verbreitet: Dank der Zusammenarbeit mit Spezialisten während des Arbeitsablaufes konnte man sich direkt mit der neuen Technologie auseinandersetzen.¹⁶ Dies bedeutete aber auch, dass Arbeitsplätze als Orte der Begegnung und Ausbildung von besonderer Bedeutung waren.¹⁷ Im Kontext der Vermittlung von Seefahrtstechnologie galt dies vor allem für Schiffswerften und Schiffe. Da in einem Land wie Schweden Navigations- oder Offizierschulen in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht existierten, lernten junge Unteroffiziere ihr Fach und mögliche neue Technologien erst an Bord ihres Schiffes.¹⁸

Natürlich reichte es nicht, nur Spezialisten mit dem richtigen Knowhow zu importieren. Zur erfolgreichen Anwendung dieses Wissens benötigte es genauso die richtigen Werkzeuge, Materialien und Ausrüstung. Deshalb blieben ausgewanderte Fachleute oft in Kontakt mit ihrem Ursprungsland, um sich geeignete Rohstoffe, Geräte und Instrumente besorgen zu können. Da die verschiedenen Elemente meist nicht alle aus dem gleichen Herkunftsgebiet stammten, konnten der Ausgang und die Wege eines Technologietransfers vielfältig sein, sodass diese für Historiker manchmal schwer zu rekonstruieren sind.¹⁹ Dänemark rekrutierte zum Beispiel im 17. Jahrhundert zur Expansion ihrer Schifffahrt Seeleute und

15 EBD., Bd. 2, S. 276–277.

16 ROSENBERG, N., Economic development and the transfer of technology. Some historical perspectives, in: *Technology and Culture* 11 (1970), S. 552, 555, 571; MATHIAS, P., Skills and the diffusion of innovations from Britain in the eighteenth century, in: *Transactions of the Royal Historical Society* 25 (1975), S. 107–108; CIPOLLA, Diffusion, S. 47–48.

17 HILAIRE-PÉREZ/VERNA, Dissemination, S. 552.

18 SPENS, E., Sjövapnets bemanning under stormaktstiden fram till 1679, in: LYBECK, O. (Hg.), *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild. Från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dager*, Bd. 1, Malmö 1942, S. 335.

19 HILAIRE-PÉREZ/VERNA, Dissemination, S. 543–544.

Offiziere mit niederländischer, schottischer und deutscher Ausbildung; die von ihnen befehligten Schiffe wurden von schottischen oder englischen Schiffsbaumeistern gebaut.²⁰ Außerdem passte jedes Land das importierte Knowhow an die eigenen Erfordernisse und die ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen an – wie der technische Entwicklungsstand der eigenen Seefahrer und Schiffsbauern –, sodass immer Hybride oder Mischformen entstanden.²¹

Laut Karel Davids gibt es keinerlei Beweise, dass es lange vor dem 18. Jahrhundert eine niederländische Beeinflussung seemännischer Technologie im Ostseeraum gab, aber es ist fraglich, ob diese These wirklich stimmt.²² Wie später noch ersichtlich wird, waren im 17. Jahrhundert niederländische Publikationen für die Verbreitung von seefahrtstechnischem Knowhow sicherlich von geringer Bedeutung. Galt dies jedoch auch für die mündliche Weitergabe von niederländischem Fachwissen? Da die Schiffe als Orte der Begegnung und Ausbildung betrachtet werden, wo schwedische Seefahrer in der Lage waren, neues oder unbekanntes Knowhow kennenzulernen, muss die Anwesenheit von niederländischen Kapitänen, Leutnants und Steuerleuten Konsequenzen für ihren Wissensstand gehabt haben.

Dieses Buch handelt von zwei ganz unterschiedlichen Phänomenen. Erstens die Migration von niederländischen Offizieren nach Schweden, die dort als Kapitän, Leutnant oder Steuermann auf den Schiffen der Kriegsflotte dienten. Diese Offiziere wurden aktiv von der schwedischen Admiralität in der Niederländischen Republik rekrutiert, um die Defizite der einheimischen Kapitäne und Leutnants im seefahrtstechnischen Bereich zu kompensieren. Als Offiziere der schwedischen Marine befehligten sie schwedische Schiffe und Besatzungen, bekamen schwedische Löhne und wurden in das schwedische Offizierskorps integriert. Auf die Offiziere und Matrosen der Hilfsflotte, der zweite Gegenstand dieser Studie, traf dies alles nicht zu. Obwohl diese ganze Flotte für den schwedischen Staat ausgerüstet wurde und die Mannschaften sich im schwedischen

20 BELLAMY, M., *Christian IV and his Navy. A Political and Administrative History of the Danish Navy 1596–1648* (The Northern World, Bd. 25), Leiden/Boston 2006, S. 104–118; CHRISTENSEN, *Seamen*, S. 200–206; MURDOCH, *Denmark-Norway*, S. 193–200; SÆTRA, G., *The international labour market for seamen, 1600–1900. Norway and Norwegian participation*, in: ROYEN, P.C. van/BRUIJN, J.R./LUCASSEN, J. (Hgg.), “Those Emblems of Hell?” *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870* (Research in Maritime History, Bd. 13), St. John’s 1997, S. 181.

21 HILAIRE-PÉREZ/VERNA, *Dissemination*, S. 537–538, 545.

22 DAVIDS, C.A., *On the diffusion of nautical knowledge from the Netherlands to North-Eastern Europe, 1550–1850*, in: Heeres, W.G. u. a. (Hgg.), *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350–1850*, Hilversum 1988, S. 224.

Dienst befanden, wird eine wirkliche Begegnung dieser Niederländer mit Schweden nicht stattgefunden haben. Die Flotte wurde für eine einzelne Expedition während des Torstenssonkrieges organisiert; kurze Aufenthalte in den Häfen ausgenommen, haben die Besatzungsmitglieder kaum Fuß auf schwedischen Boden gesetzt. Die Matrosen und Offiziere der Hilfsflotte werden in der festen Erwartung angeheuert haben, nach einigen Monaten wieder in die Niederlande zurückzukehren, nicht um nach Schweden zu migrieren. Genauso wie sie es gewohnt waren, einige Monate ununterbrochen auf niederländischen Kriegs-, Kaper- oder Handelsschiffen zu arbeiten. Nur der Arbeitgeber und das Ziel der Expedition waren in diesem Fall unüblich.

Ziel dieser Studie ist, die Nachfrage nach und die Rekrutierung von niederländischen Seefahrern durch den schwedischen Staat zu erforschen sowie die Bedeutung und Aktivitäten der niederländischen Offiziere und Steuerleute inner- und außerhalb der schwedischen Kriegsflotte, insbesondere im Zeitraum 1630–54, zu analysieren und zu dokumentieren. Dazu stellt sie die mündliche Vermittlung von niederländischer Seefahrtstechnologie nach Schweden dar. Wie viele niederländische Offiziere wurden von der schwedischen Admiralität rekrutiert, wie groß war ihr Anteil an den Offizierskorps und über welche Erfahrungen und Kenntnisse verfügten sie? Wie wurde ihr Knowhow nicht nur in der Kriegsflotte, sondern auch in anderen maritimen Sektoren angewendet und integriert und inwiefern beeinflussten sie den Kenntnisstand schwedischer Besatzungen und junger Junioroffiziere? Nicht nur die niederländischen Offiziere und Steuerleute der schwedischen Admiralität werden dabei im Fokus stehen, sondern auch die bereits erwähnte niederländische Hilfsflotte und insbesondere ihre Schiffsbesatzungen, die im Jahr 1644 von Schweden in der Niederländischen Republik angeworben wurden. Die Hilfsflotte wird dabei als eine große Fallstudie funktionieren, die es ermöglichen wird, die Rekrutierungsprozesse und das Funktionieren nicht nur von Offizieren, sondern auch von Matrosen mehr im Detail zu untersuchen. Was für Offiziere und Matrosen wurden für die Hilfsflotte angeworben, durch welche Fähigkeiten zeichneten diese sich während des Torstenssonkrieges aus und inwiefern schaffte es Schweden, eine fremde Flotte und fremde Seefahrer für ihre Zwecke erfolgreich einzusetzen? Welche Zugeständnisse musste Schweden machen, um so viele ausländische Seefahrer anzuwerben und wie wirkten sich diese auf das Funktionieren der Flotte aus? Hatte der Einsatz der niederländischen Hilfsflotte auch langfristige Auswirkungen auf die schwedische Kriegsflotte? Bevor die weitere Methode und die Quellen dieser Studie zur Sprache kommen, folgt aber zuerst in den nächsten vier Paragraphen ein Überblick über den Forschungsstand zu den Migrationsbewegungen von skandinavischen und niederländischen Seefahrern und

ihre Bedeutung für die Weitergabe seemännischer Technologie, sowie zur Vermietung niederländischer Flotten an europäische Staaten in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts.

1.1 Die Migration skandinavischer Seefahrer in die Niederlande

Bei skandinavisch-niederländischen Migrationsbewegungen denkt man logischerweise vor allem an die vielen skandinavischen Seeleute der niederländischen Marine und Handelskompanien im 17. Jahrhundert. Die Massenmigration aus Norwegen, Schweden und den verschiedenen dänischen Territorien in Städte wie Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen und Zaandam regt die Vorstellungskraft mehr an als die quantitativ viel kleinere Auswanderung in umgekehrter Richtung. Die skandinavische Migration in die Republik wurde hauptsächlich von der Blüte der niederländischen Wirtschaft vorangetrieben. Sie wuchs seit den 1620er Jahren stark an und erreichte ihren größten Umfang um die Mitte des 17. Jahrhunderts.²³ Migration zwischen Skandinavien und den anderen Ländern des Nordseeraums fand kaum statt, so dass die skandinavische Auswanderung fast komplett auf die Niederländische Republik ausgerichtet war. Um 1650 herum migrierten 26 auf 1.000 Norweger, neun auf 1.000 Dänen und drei auf 1.000 Schweden in die Niederlande.²⁴

Den jüngsten Schätzungen von Jelle van Lottum nach benötigten die verschiedenen niederländischen Schifffahrtssektoren um 1635 jährlich 58.331 Seeleute: eine Zahl, die ein Land mit einer Bevölkerung von etwa anderthalb bis zwei Millionen Menschen nicht aufbringen konnte.²⁵ Die Schifffahrt war

23 LOTTUM, J. van, *Across the North Sea. The Impact of the Dutch Republic on International Labour Migration, c. 1550–1850*, Amsterdam 2007, S. 51; SOGNER, S., *Norwegian-Dutch migrant relations in the seventeenth century*, in: SICKING, L./BLES, H. de/BOUVRIE, E. des (Hgg.), *Dutch Light in the “Norwegian Night”. Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times*, Hilversum 2004, S. 51; SUNDSBACK, K., *Boforhold, arbeid og sosiale nettverk. Norske kvinners emigrasjon til Amsterdam og Hoorn, ca. 1600–1700*, in: JOHNSEN, B.E. (Hg.), *På vandring og på flukt. Migrasjon i historisk perspektiv*, Oslo 2017, S. 48.

24 LOTTUM, *North Sea*, S. 41–44, 50.

25 Jelle van Lottum hat in seiner 2007 erschienenen Dissertation den Umfang des niederländischen maritimen Arbeitsmarkts im Jahr 1635 auf 58.331 Seeleute geschätzt: LOTTUM, *North Sea*, S. 206; LOTTUM, J. van/LUCASSEN, J., *Six cross-sections of the Dutch maritime labour market. A preliminary reconstruction and its implications*

deshalb stark von deutschen und skandinavischen Migranten abhängig. Jedoch fokussierten die Skandinavier sich viel mehr als die deutschen Einwanderer auf einen einzigen Beruf. Etwa 90 % der norwegischen und schwedischen Männer arbeiteten in der Republik als Seemann.²⁶ Die Forschung von Simon Hart hat gezeigt, dass insbesondere die Auswanderung aus Küstenorten und Hafenstädten wie Marstrand, Mandal, Flekkerøy, Göteborg, Bergen und Stockholm von Seefahrern dominiert wurde. Umgekehrt waren um die Mitte des 17. Jahrhunderts etwa 30–35 % der Seeleute auf niederländischen Schiffen Untertan des dänischen oder schwedischen Königs; außer Dänen, Norweger und Schweden gehörten zu dieser Gruppe auch die Seefahrer aus Schleswig und Holstein, Bremen-Verden, Wismar, Schwedisch-Pommern und Livland.²⁷

-
- (1610–1850), in: GORSKI, R. (Hg.), *Maritime Labour. Contributions to the History of Work at Sea, 1500–2000*, Amsterdam 2007, S. 14, 36. Diese Zahl ist deutlich höher als ältere Schätzungen für die 1630er Jahre, die sich auf 50.000 oder 46.000 Mann belaufen: LUCASSEN, J., *Zeevarenden*, in: AKVELD, L. M./HART, S./HOBOKEN, W. J. van (Hgg.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bd. 2, Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca 1680, Bussum 1977, S. 132; BRUIJN, J. R./LUCASSEN, J. (Hgg.), *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu*, Groningen 1980, S. 14; BRUIJN, J. R./EYCK VAN HESLINGA, E. S. van, *Seamen's employment in the Netherlands (c. 1600–c. 1800)*, in: *The Mariner's Mirror* 70 (1984), S. 10; ROYEN, P. C. van, *Moedernegotie en kraamkamer. Schippers en scheepsvolk op de Nederlandse vrachtvaart in Europese wateren vanaf de zeventiende tot in de negentiende eeuw*, in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 9 (1990), S. 52; EBD., *Recruitment patterns of the Dutch merchant marine in the seventeenth to nineteenth centuries*, in: FISCHER, L. R. u. a. (Hgg.), *The North Sea. Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*, Stavanger 1992, S. 18; EBD., *Mariners and markets in the age of sail. The case of the Netherlands*, in: FISCHER, L. R. (Hg.), *The Market for Seamen in the Age of Sail (Research in Maritime History, 7)*, St. John's 1994, S. 50; EBD., *Employment aboard the Dutch merchant marine in the seventeenth and eighteenth centuries*, in: BOHN, R. (Hg.), *Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit (Nordfriesische Quellen und Studien, Bd. 1)*, Amsterdam 1999, S. 115; DAVIDS, K., *Maritime labour in the Netherlands, 1570–1870*, in: ROYEN, P. C. van/BRUIJN, J. R./LUCASSEN, J. (Hgg.), *“Those Emblems of Hell?” European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870 (Research in Maritime History, 13)*, St. John's 1997, S. 42.
- 26 SOGNER, S., *Sailors and their brides. Swedish-Norwegian intermarriage in seventeenth century Amsterdam*, in: JOHANSSON, K./LINDSTEDT CRONBERG, M. (Hgg.), *Vänsköp över gränser. En festskrift till Eva Österberg*, Lund 2007, S. 211.
- 27 Dieser Prozentsatz basiert auf den Amsterdamer Heiratsregistern 1651–1665, publiziert in einem Aufsatz von Simon Hart. In diesen Jahren heirateten in Amsterdam insgesamt 5.831 Seeleute, von denen 911 Norweger, 389 Schweden, 334 Dänen und 356 Schleswig-Holsteiner waren. Hart scheint aber vom Bundesland Schleswig-Holstein und nicht von den historischen Herzogtümern ausgegangen zu sein. So hat er die Freie Reichsstadt

Die Migranten aus Norwegen, Dänemark und Schweden lernten das Fach eines Seemanns nicht erst nach ihrer Anreise: Bereits vor ihrer Auswanderung waren sie mit der Seefahrt vertraut. Es handelte sich meist um professionelle erfahrene Seefahrer oder kleine Bauern, die es gewohnt waren, nebenbei in der Schifffahrt oder Fischerei zu arbeiten.²⁸ Im Sinne von Jan Lucassen waren diese skandinavischen Auswanderer Arbeitsmigranten: junge Auswanderer, die sich einige Jahre in den Niederlanden oder in Übersee aufhielten, um daraufhin mit ihren Ersparnissen wieder nach Hause zurückzukehren.²⁹ Sie gehörten zur Unterschicht und die meisten waren nicht in der Lage, ihren Namen zu schreiben.³⁰ Vor allem in der norwegischen sozialgeschichtlichen Forschung sind verschiedene Ursachen für ihre Migration in die Niederlande ausgemacht worden. Größere Steuerlasten, eine wachsende wirtschaftliche Abhängigkeit von Unternehmern wie den Besitzern von norwegischen Sägewerken, die die Bewegungsfreiheit der Bauern immer stärker begrenzte, die Angst vor Konskriptionen für die Armee oder Kriegsflotte sowie die Überbevölkerung in ländlichen skandinavischen Regionen kombiniert mit geringen Verdienstmöglichkeiten waren die Hauptgründe, um in die Republik zu ziehen. Dazu litten insbesondere

Lübeck auch in die Kategorie Schleswig-Holstein aufgenommen. Ebenso sind die Zahlen der Seeleute aus den schwedischen Territorien in Estland, Lettland, Pommern, Wismar und Bremen-Verden mit den Daten, die Hart in seinem Aufsatz nennt, nicht zu rekonstruieren: HART, S., *Geschrift en getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600–1800* (Hollandse Studiën, Bd. 9), Dordrecht 1976, S. 195–203.

- 28 SOGNER, S./LOTTUM, J. van, *An immigrant community? Norwegian sailor families in Amsterdam in the 17th century*, in: *History of the Family* 12 (2007), S. 156; GØBEL, E., *Danes in the service of the Dutch East India Company in the seventeenth century*, in: *International Journal of Maritime History* 16 (2004), S. 80.
- 29 LUCASSEN, Netherlands, S. 154, 161; EBD., *The international maritime labour market (sixteenth-nineteenth centuries)*, in: ROYEN, P.C. van/BRUIJN, J. R./LUCASSEN, J. (Hgg.), *“Those Emblems of Hell?” European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870* (Research in Maritime History, 13), St. John’s 1997, S. 13–14.
- 30 KUIJPERS, E., *Poor, illiterate and superstitious? Social and cultural characteristics of the ‘Noordse Natie’ in the Amsterdam lutheran church in the seventeenth century*, in: SICKING, L./BLES, H. de/BOUVRIE, E. des (Hgg.), *Dutch Light in the “Norwegian Night”*. Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times, Hilversum 2004, S. 64–65; SOGNER, S., *Young in Europe around 1700. Norwegian sailors and servant-girls seeking employment in Amsterdam*, in: BARDET, J.-P./LEBRUN, F./LE MÉE, R. (Hgg.), *Mélanges offerts à Jacques Dupaquier*, Paris 1993, S. 523; HART, S., *Göteborg – Amsterdam. Ett historiskt-demografiskt bidrag om emigrationen på 1600- och 1700-talen*, in: *Göteborg. Förr och nu* (1970), S. 40–42; SOGNER, Sailors, S. 211.

die dänischen Bauern im 17. Jahrhundert stark unter Naturkatastrophen sowie den schwedisch-dänischen Konflikten und dem Dreißigjährigen Krieg. Die viel höheren und regelmäßig bezahlten niederländischen Löhne sowie der freie Arbeitsmarkt machten die Republik zu einem beliebten Migrationsziel. Dank der regen Handelsbeziehungen mit den Niederlanden und der Unterstützung durch Freunde und Verwandte, die bereits in der Republik verblieben, existierte eine Infrastruktur, die ihre Migration vereinfachte.³¹ Die Konsequenzen dieser Kettenmigration wie zum Beispiel die starke Konzentration skandinavischer Einwanderer in bestimmten Hafenvierteln holländischer Städte stehen immer mehr im Fokus der Forschung.³²

Ausländer arbeiteten vor allem auf den Schiffen der Ost- und Westindien-Kompanie und in der Kriegsflotte: große Schiffe, die lange Reisen mit großen Gesundheitsrisiken unternahmen und auf denen die Solde am geringsten waren. Die Niederländer selbst zogen die europäische Schifffahrt vor: kurze Reisen, die deutlich weniger risikoreich waren und außerdem besser bezahlt wurden. Auch die Offiziersränge der Handelskompanien und der Kriegsflotte wurden von Einheimischen besetzt.³³ Karel Davids hat deshalb von einem internen und externen Segment des maritimen Arbeitsmarkts gesprochen. Niederländische Seefahrer

-
- 31 CHRISTENSEN, A. N., *Maritime Connections across the North Sea. The exchange of maritime culture and technology between Scandinavia and the Netherlands in the early modern period*, Leiden 2021, S. 42–51; SÆTRA, *Labour Market*, S. 195, 199–201; PEDERSEN, M., *Fra Vadehavet til Amsterdam*, in: *Sjæk'len. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet* (2013), S. 90; OLSEN, J., *Nordmenn i hollandsk tjeneste 1600–1800*, in: *Aust-Agder-Arv* (2000), S. 19–22; DAAE, L., *Nordmænds udvandring til Holland og England i nyere tid. Et bidrag til vor søfarts historie*, Christiania 1880, S. 12, 67–69; LOTTUM, *North Sea*, S. 60–62; SOGNER, Young, S. 527–529; SUNDSBACK, *Boforhold*, S. 47.
- 32 SOMMERSETH, H. L./EKAMPER, P./SOGNER, S., *Marriage patterns and residential behaviour among Norwegian women in Amsterdam, 1621–1720*, in: *Continuity and Change* 31 (2016), S. 175–209; SUNDSBACK, *Boforhold*.
- 33 LUCASSEN, *Netherlands*, S. 167–168. Es sind einige Publikationen zu Skandinavien im Dienst der Ostindien-Kompanie erschienen: STEENSTRUP, C., *Scandinavians in Asian waters in the 17th century. On the sources for the history of the participation of Scandinavians in early Dutch ventures into Asia*, in: *Acta Orientalia* 43 (1982), S. 69–83; GØBEL, E., *Danske I det nederlandske ostindiske kompagnis tjeneste i det 17. Århundrede*, in: *M/S Museet for Søfarts årbog* 62 (2003), S. 7–30; EBD., *Danes*, S. 77–93; OLSSON, S. B., *Göteborgarna i det Holländska Ostindiska Kompaniet*, in: OLSSON, S. B./JOHANSSON, K.-M. (Hgg.), *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln*, Bd. 1: *Perspektiv från arkivaliska och arkeologiska fynd*, Göteborg 2016, S. 311–349; EBD., *Swedish ship's surgeons in the VOC*, in: OLSSON, S. B./JOHANSSON, K.-M. (Hgg.), *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln*, Bd. 1: *Perspektiv från arkivaliska och arkeologiska fynd*, Göteborg 2016, S. 267–309. Zu Norwegern in der Kolonie Neu-

aus traditionellen maritimen Gemeinschaften gehörten zum internen Bereich; Ausländer und das niederländische städtische Proletariat machten zusammen das externe Segment aus. Außerdem soll es zwischen beiden Bereichen kaum Mobilität gegeben haben. Ausländische Seefahrer waren in der europäischen Handelsfahrt deutlich weniger anzutreffen und erreichten in den anderen Schiff-fahrtssektoren fast nie die höchsten Ränge.³⁴ Herman Ketting hat aber in den Musterrollen der Ostindien-Kompanie mehrere skandinavische und deutsche Unteroffiziere angetroffen.³⁵

Obwohl die Skandinavier in den Schiffahrtssektoren mit den niedrigsten Monatssolden arbeiteten, waren diese trotzdem deutlich höher als diejenigen in Skandinavien. Ein erfahrener Seemann bekam laut Asger Christensen in Amsterdam vier bis sieben Mal so viel wie in der dänischen Kriegsflotte ausbezahlt. Ein Seemann konnte in der norwegischen Seefahrt anderthalb Jahre benötigen, um zwei Monatssolde der niederländischen Ostindien-Kompanie (VOC) zu verdienen. Sogar wenn die höheren Unterhaltskosten in der Republik in Betracht gezogen werden, waren die damaligen Lohnunterschiede zwischen der niederländischen und skandinavischen Schiffahrt groß.³⁶

1.2 Die Migration niederländischer Seefahrer nach Skandinavien

Es gab für lange Zeit keine Forschungswerke über die Migration niederländischer Seefahrer nach Skandinavien; nur die Literatur zu den verschiedenen frühmodernen dänischen und schwedischen Schiffahrtssektoren beinhaltete einige Informationen zu diesem Thema. So identifizierte Sune Dalgård mehrere niederländische Kommandeure, Kapitäne, Steuerleute und Harpuniere, die insbesondere in den 1630er Jahren auf dänischen Walfängern dienten.³⁷ Genauso wurden 1618 für die erste Reise der dänischen Ostindien-Kompanie in den Niederlanden Schiffsführer, Steuermänner und Matrosen angeworben. Auch nach dieser ersten Expedition fanden mehrmals, zum Beispiel 1621 und

Niederlande: STYLEGAR, F.-A., Nieuw Amsterdam. Nordmenn i det hollandske Amerika, 1624–1674, Sandnes 2015.

34 DAVIDS, Maritime labour, S. 62.

35 KETTING, H., Leven, werk en rebellee aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595 – ± 1650), Amsterdam 2005, S. 44–47.

36 CHRISTENSEN, Seamen, S. 202; LOTTUM, North Sea, S. 61–62.

37 DALGÅRD, S., Dansk-Norsk hvalfangst 1615–1660. En studie over Danmark-Norges stilling i Europæisk merkantil expansion, Kopenhagen 1962, S. 282–287, 293–295.