

vuldig uitgewerkte boek is precies te hebben aangetoond en bewezen, dat Comenius veel heeft betekend voor de Verenigde Provinciën en vice versa. Maar dan Comenius niet alleen als pedagogoog, maar ook als theoloog en kerkleider, als verkondiger van een aanstaande wereldvrede, als profeet. De vier verhalende hoofdstukken handelen over Comenius en de Nederlanden vóór 1656, Comenius en de familie De Geer, Comenius en Descartes, Comenius en de Hollandse theologen; het vijfde hoofdstuk bevat de volledige lijst van Comenius' uitgegeven en niet-uitgegeven werken, met een speciale aandacht voor de Nederlandse drukken en herdrukken.

De contacten van Comenius met de Nederlanden beginnen vrij vroeg, met een vluchtig bezoek in 1613, nadat hij zijn studie te Herborn had voltooid en voor hij te Heidelberg theologie ging studeren. In 1626 was hij in Den Haag en in 1642 bezocht hij Den Haag, Leiden en Amsterdam en ontmoette Descartes te Endegeest. Tenslotte vestigde Comenius zich in 1656 te Amsterdam, op uitnodiging van Laurentius de Geer; hij stierf er 15 november 1670 en werd begraven in de Waalse kerk te Naarden.

Behalve deze bezoeken en verblijven is er de invloed van bepaalde humanisten uit onze gewesten: Erasmus, Vives, Fortius Ringelbergh, Justus Lipsius, J. J. Scaliger; onder de lateren: Jan B. van Helmont, Hugo Grotius, Johannes Gerardus Vossius, wiens Latijnse grammatica door Comenius werd gebruikt, en de arts Franciscus Sylvius. Daarenboven steunde Holland de Tsjechische broeders in 1633 en Comenius zelf in 1641. Inmiddels was de eerste Hollandse druk van een werk van Comenius in 1627 te Amsterdam verschenen: *Moraviae nova ... descriptio*; het meest bekend waren bij ons de *Janua linguarum* (met dertig Hollandse drukken tussen 1638 en 1760) en het *Vestibulum* (met vijf drukken: 1642-1686). Drie generaties De Geer zijn opgetreden als mecenas t.a.v. Comenius, zowel in Zweden als in Amsterdam, waar de Tsjechische balling zijn laatste levensjaren kon doorbrengen en zijn *Opera didactica omnia* (1657-1658) alsook verschillende andere werken kon publiceren.

In dit proefschrift wordt ook speciaal de aandacht gevraagd voor de ontmoeting van Comenius en Descartes in juni 1642. Comenius was eigenlijk geen filosoof en ook geen kenner van de exacte wetenschappen, hij kon dus Descartes maar moeilijk waarderen en heeft hem later met al te zwakke argumenten bestreden; anderdeels kon Descartes geen waardering opbrengen voor Comenius' mysticistische pansofisme. Tijdens zijn Amsterdamse verblijf schreef Comenius zeven strijdschriften tegen Hollandse theologen: een tegen Nicolaus Arnoldus, vier tegen de Socinianen en bepaald tegen Daniel Zwicker, twee tegen Samuel Maresius. Dat neemt niet weg dat Comenius in Holland talrijke bewonderaars had, ook i.v.m. zijn visionaire ideeën.

Dr. Rood heeft vanuit de bronnen een blijvend boek over Comenius en de Nederlanden geschreven, dat tot in de details van de Nederlandse Comeniusuitgaven te prijzen valt. In de bibliografie missen wij o.a. de studies van Prof. Sassen over de Illustre Scholen, en speciaal die van Breda en 's-Hertogenbosch; wij vinden het ook jammer, dat voor Erasmus' brieven (p. 26) nog werd verwezen naar de *Opera omnia* (Leiden 1703-1706) en niet naar het *Opus epistolarum Des. Erasmi* van Allen.

M. A. NAUWELAERTS

J. R. BRUIJN, *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751; regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam-Haarlem: Scheltema en Holkema N.V., 1970, xii + 203 blz. afbn., tabn., f 19,50; proefschrift Leiden, ook verschenen als publicatie van de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam: Stichting H. J. Duyvisfonds, X).

Dat de archieven der admiraliteitscolleges, ondanks de talrijke lacunes als gevolg van de noodlottige brand in het departement van Marine in het jaar 1844, een overweldigende hoeveelheid materiaal bevatten over de maritieme geschiedenis der Republiek, mag algemeen bekend worden geacht. Men kan niet zeggen dat deze archieven ongebruikt zijn gebleven. Reeds in de eerste helft der vorige eeuw (vóór de bovenvermelde brand) heeft J. C. de Jonge ze uitvoerig geraadpleegd voor de samenstelling van zijn vijfdelige werk *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* (Ie dr. 1841). In onze eeuw zijn ze echter ook voor economisch-historische doeleinden gebruikt, daar de admiraliteitscolleges immers waren belast met de inning van de Convoeien en Licenten en andere in- en uitvoerrechten. Hoewel de rekeningen dezer belastingen, die van groot belang zijn voor de handelsstatistiek, hoofdzakelijk in het archief van de Generaliteitsrekenkamer berusten, vindt men in de admiraliteitsarchieven een overvloedige toelichting en aanvulling op deze gegevens.

Maar bij een ieder, die met economisch-historische, politiek-historische of krijgshistorische doeleinden de admiraliteitsarchieven raadpleegde, moet wel eens bij de aanschouwing van het vele materiaal dat hij voor zijn doel terzijde moest laten, de wens zijn opgekomen dat de instellingen, van welke deze archieven afkomstig zijn, ook van de institutionele en sociaal-historische kant zouden worden benaderd. Immers, organisatie en dagelijkse functionering dezer colleges zijn een grotendeels onontgonnen gebied. Dit geldt eigenlijk voor een deel ook met betrekking tot het zuiver maritieme aspect. Prof. J. H.J. Kernkamp, bij wie de auteur van het onderhavige werk te Leiden promoveerde, wijst er in een 'Ten geleide' op dat het hoofddaccent van de maritieme geschiedenis tot dusver al te veel op de zeventiende eeuw is gevallen en dan nog hoofdzakelijk op de krijgsverrichtingen. Maar, aldus de inleider, het zeewezen van de laatste decennien der zestiende eeuw en een groot deel van de achttiende eeuw is niet minder belangrijk voor onze vaderlandse geschiedenis. Bovendien omvat ons zeewezen niet alleen de krijgsverrichtingen, maar ook de koopvaart, de visserij, de ontdekkingsreizen, de scheepsbouw, de stuurmanskunst, sociale en geografische aspecten en de interne organisatie van het zeewezen.

Het boek van Dr. Bruijn behandelt de Admiraliteit te Amsterdam in de grotendeels nogal rustige jaren 1713-1751. Voor de bestudering van de institutionele, bedrijfseconomische, financiële, maar ook de sociale aspecten, zoals de maatschappelijke status van de raden ter admiraliteit, de ambtenaren, het vloot- en walpersoneel, is zo'n tijdvak natuurlijk bij uitstek geschikt. Verder biedt een studie als deze een overvloed aan gegevens over het functioneren van het 'ancien régime' in ons land gedurende de eerste helft van de achttiende eeuw. Ook de volgelingen van Namier komen rijkelijk aan hun trekken! De schrijver, die reeds eerder verschillende aspecten van ons zeewezen belichtte (hij publiceerde en commentarieerde enige journalen en andere stukken betreffende de oorlogvoering ter zee in 1673, Werken H. G. 1966, en schreef over de admiraliteit van Friesland en Amsterdam in de eerste helft van de 18e eeuw, in *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum*, 1966, en over de voeding op de Staatse vloot, in *Spiegel Historiae*, 1967), is er voortreffelijk in geslaagd, een veelzijdig en evenwichtig beeld te geven van het functioneren van het belangrijkste admiraliteitscollege in de Republiek, tussen de Spaanse Oostenrijkse successie-oorlogen en in de jaren onmiddellijk na de Vrede van Aken. De lijst van geraadpleegde werken (blz. 190-197) en de annotatie leggen getuigenis af van zijn brede en intensieve studie van de reeds verschenen literatuur, doch de belangrijkste grondslag van het werk vormden natuurlijk de archiefbronnen en handschriftencollecties. De opsomming, op blz. 186-189, geeft een indrukwekkend beeld van zijn documentatie, niet alleen uit de admiraliteitsarchieven, maar mede uit andere rijksarchieven, gemeentearchieven, particuliere archieven

en handschriftencollecties op verschillende bibliotheken en musea hier te lande en elders. De talrijke in particuliere archieven berustende bescheiden zijn afkomstig van raden, ambtenaren, zee-officieren e.a. en zijn voor een deel aan overheidsarchieven in bewaring gegeven. Zij vormen een onmisbare aanvulling van de zwaar gehavende admiraliteitsarchieven. Bovendien vindt men in de persoonlijke papieren voornamelijk de sociaal-historisch meest interessante zaken.

Het spreekt vanzelf dat de activiteiten ter zee, waarover in het eerste hoofdstuk wordt gehandeld, binnen nauwe grenzen moesten blijven. De bescherming van bepaalde handelsroutes en de bestrijding van de Barbarijse kapers (niet 'zeerovers', zoals de schr. op blz. 26, noot 51, uiteenzet) kwamen vrijwel geheel ten laste van het Amsterdamse college. Opbouw en sterkte van de vloot worden nauwkeurig in hun ontwikkeling gevolgd en beschreven, waarbij natuurlijk ook de uitrusting van de vloot gedurende de Oostenrijkse Successie-oorlog ter sprake komt.

Hoe het bestuur van het Amsterdamse college was georganiseerd en in de praktijk werkte, wordt bijzonder instructief in hoofdstuk II uiteengezet, waarbij ook de invloed van leden uit andere provincies wordt besproken. De Amsterdammers domineerden natuurlijk en voor de niet-Amsterdammers waren relaties met deze stad van doorslaggevende betekenis. Interessant is de tijdelijk belangrijke rol van een Gelderse en een Utrechtse afgevaardigde. De financiële voordelen, die de raden uit hun functie trokken, worden uitvoerig nagegaan.

Een belangrijk onderwerp vormen uiteraard de financiën, behandeld in hoofdstuk III. De schr. slaagt erin, een duidelijk beeld van de financiële toestand van het college te geven, hoewel de kameraalstijl der rekeningen veel onzekerheid omtrent uitstaande schulden, onbetaalde rekeningen, leningen e.d.m. laat bestaan. De enorme financiële moeilijkheden, waarmee de admiraliteiten na 1713 hadden te kampen, schijnen het uitgangspunt van deze studie te logenstraffen, dat het behandelde tijdperk een betrekkelijk 'normale' toestand te zien geeft. Maar financiële tekorten hebben de colleges gedurende de gehele tijd van hun bestaan vergezeld. Dit probleem overheerst feitelijk alle andere, hoewel het Amsterdamse college, in tegenstelling tot de andere admiraliteiten, mede dank zij hulp van het gewest Holland, de moeilijkheden aardig onder de knie kreeg. Tenminste, zolang een nieuwe oorlogssituatie geen buitengewone uitgaven noodzakelijk maakte. Deze situatie deed zich in de jaren 1740-1748 voor. Daarna wist het Amsterdamse college zich echter wederom redelijk te herstellen.

Een stuk interessante sociale geschiedenis vormen de hoofdstukken IV en V, handelende over de officieren, onderofficieren en manschappen. Er ligt aan deze hoofdstukken een enorm onderzoek ten grondslag, maar ieder, die van de resultaten kennisneemt, zal moeten toegeven dat die moeite geenszins voor niets is geweest. Vooral het onderzoek naar de geografische en sociale herkomst der officieren levert verrassende uitkomsten. Maar ook de carrièremogelijkheden, de kapitein als vakman enz. krijgen ruimschoots aandacht. Het spreekt vanzelf dat over de officieren veel gemakkelijker gegevens waren te vinden dan over de (overwegend anonieme) massa van het lager vlootpersoneel. Toch levert hoofdstuk V een levendig beeld op van de toestand onzer zeelieden. Over de herkomst, sociaal en geografisch, horen wij ook aangaande deze categorie veel nieuws. Dat veel buitenlanders als zeesoldaat of matroos op onze vloot dienden, was reeds bekend, maar kon thans nader worden gespecificeerd en met bronnen gestaafd. De onderofficieren waren overwegend, de schippers en stuurlui bijna uitsluitend Nederlanders. Waarom Nederlandse matrozen de voorkeur gaven aan dienst bij koopvaardij en Oostindische Compagnie, wordt uit de schets van de personeelstoestanden bij de Amsterdamse Admiraliteit begrijpelijk.

In zijn conclusie (blz. 165-168) stelt de schr. terecht dat de toestand bij de Amsterdamse Admiraliteit een goed beeld geeft van de toestand van Nederland als zeemogendheid, daar van de vier overige colleges in het onderhavige tijdperk alleen het Rotterdamse nog enigszins meetelde, terwijl Zeeland nauwelijks en Westfriesland en Friesland vrijwel niets meer tot de zeemacht bijdroegen. Dat de ogenschijnlijke verbetering van de toestand van het Amsterdamse college tussen 1725 en 1740, zowel kwalitatief als kwantitatief, in vele opzichten meer schijn dan werkelijkheid was en dat het aan moeilijke omstandigheden niet het hoofd kon bieden, wordt in het boek overtuigend aangetoond. Ook het 'redres' onder Willem IV bracht geen wezenlijke vooruitgang.

Een drietal bijlagen, bevattende een overzicht en gespecificeerde gegevens omtrent alle schepen, de aantallen en charters van de schepen, die jaarlijks in zee waren, alsmede de vlagofficieren en kapiteins van de Amsterdamse Admiraliteit over de jaren 1713-1751, een samenvatting in het Engels en een register van persoons- en scheepsnamen besluiten het werk. Na het bovenstaande, dat de rijke inhoud natuurlijk maar zeer matig recht kan doen, is een verder woord van aanbeveling overbodig.

J. HOVY

J. L. F. ENGELHARD, *Het Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725 op de Convoeien en Licenten en het Lastgeld op de schepen. Een studie over de heffing der in- en uitvoerrechten van de Republiek der Vereenigde Nederlanden, hoofdzakelijk tijdens de achttiende eeuw* (Assen: Van Gorcum en Comp. N.V., 1970, x + 353 blz. Met, los ingesloten, 2 bijlagen, f 45,-. Proefschrift Utrecht; ook verschenen als: Bijdragen van het Instituut voor Rechtsgeschiedenis der Rijksuniversiteit te Utrecht, VII).

Het plakkaat van 1725 op de Convoeien en Licenten ca. heeft sedert zijn uitvaardiging tot op heden veel aandacht getrokken, eerst van politici en kooplieden, later van historici en economen. In vrijwel ieder werk, dat op de een of andere wijze over de economische geschiedenis der achttiende-eeuwse Republiek handelt, is het min of meer uitvoerig ter sprake gekomen, zowel in onze eeuw als in de vorige. Natuurlijk werd het plakkaat hierbij overwegend benaderd vanuit het gezichtspunt van handelsgeschiedenis, handelspolitiek of fiscale geschiedenis. Het juridische aspect, het plakkaat ca. als wetgeving, is nooit object van een afzonderlijke studie geweest, ook niet in de vorige eeuw, toen de economische geschiedenis toch overwegend door juristen werd beoefend.

In deze leemte nu wil het werk van Dr. Engelhard voorzien. Hij behandelt in zijn boek de tarieflijsten der Convoeien en Licenten slechts vluchtig en roert het handelspolitieke aspect slechts aan wanneer dit in verband met zijn thema onvermijdelijk is. Het boek bevat veel meer dan de hoofdtitel, en zelfs de ondertitel, aangeven. Vooral de geschiedenis van de middelen te water wordt zeer uitvoerig behandeld. Voor de eerste maal in de literatuur wordt er hier op gewezen dat de Convoeien en Licenten in 1572 een heel ander karakter kregen dan zij tevoren vertoonden, ondanks de continuïteit in benaming: in de Middeleeuwen waren zij retributies, d.w.z. betalingen door belanghebbenden voor werkelijk bewezen diensten (hoofdzakelijk convooieringsdiensten); de C. en L. 'nieuwe stijl' waren echte belastingen geworden, d.w.z. herringen in het algemeen belang, ook van hen, die niet profiteerden van de diensten, die met deze gelden werden bekostigd. Zij droegen echter het karakter van bestemmingsheffingen en werden beheerd en besteed door de admiraliteitscolleges. Over deze colleges geeft de schr. dan ook een zeer uitvoerige uiteenzetting.

De hoofdstukken III en IV zijn aan het hoofdonderwerp gewijd: zij bevatten een uit-