



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Geschiedschrijving van de Marine

Bruijn, J.R.

Citation

Bruijn, J. R. (1994). Geschiedschrijving van de Marine. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 13(1), 3-17.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305824>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305824>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Van de redactie

Al geruime tijd is de redactie van het *Tijdschrift voor zeegegeschiedenis* in de weer geweest een themanummer samen te stellen over de stand van zaken in het maritiem-historisch onderzoek sinds het verschijnen van de vier delen *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* in de jaren 1976-1978. Het lag in de bedoeling aan een vijftal onderwerpen speciale aandacht te besteden: de geschiedschrijving over de marine, de grote handelscompagnieën VOC en WIC, de koopvaardij, de walvisvaart en de visserij. Helaas is de redactie niet in deze opzet geslaagd. Een drietal auteurs bleek het aanvankelijk toegezegde artikel vanwege de grote hoeveelheid andere werkzaamheden niet te kunnen leveren. Van slechts twee auteurs werden de thema-bijdragen ontvangen. Om het gevaar te ontlopen dat deze bijdragen zouden verouderen – en dus alle moeite voor niets zou zijn – heeft de redactie besloten deze als zelfstandige artikelen te publiceren. Aldus biedt de redactie de lezers aan een bijdrage van J.R. Bruijn over de stand van zaken in het marine-historisch onderzoek en een bijdrage van L. Hacquebord over het onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart. Dat het derde artikel, van de hand van P. Dekker, eveneens de walvisvaart tot onderwerp heeft, mag louter toeval heten.

Paul van Royen

BIJDRAGEN

Geschiedschrijving van de Marine
(J.R. Bruijn) 3

Van Noordse Compagnie tot Maatschappij voor de Walvisvaart.
Honderd jaar onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart (Louwrens Hacquebord) . 19

Onbekende Nederlandse walvisvaart
en de naamgeving van de Afrikaanse Walvisbaai (P. Dekker) 41

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 51

LITERATUUR

Boekbesprekingen 52

Boekaankondigingen 76

Nieuwe boeken en artikelen
(P. Boon) 78

AGENDA 109, 110

ADVERTENTIES 111, 112

Geschiedschrijving van de Marine

J.R. Bruijn

Ook in het historisch bedrijf kunnen opvattingen snel veranderen. Twintig jaar geleden oordeelde een pas opgerichte Historisch-Wetenschappelijke commissie van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW) het vanzelfsprekend dat de geschiedenis van de marine bij de krijgsgeschiedenis behoorde en niet bij de zeegegeschiedenis. Zij kwam tot deze indeling in het kader van een studie naar de stand van het wetenschappelijk onderzoek der Nederlandse geschiedenis en de planning daarvan voor de toekomst. De geschiedenis werd door haar in niet minder dan twintig gebieden onderverdeeld, waarvan dus de zee- en krijgsgeschiedenis er twee vormden. De Historisch-Wetenschappelijke commissie maakte twee fouten. Ten eerste meende zij in volle overtuiging dat historisch onderzoek gepland kon worden en dat prioriteiten daarbij vastgesteld moesten worden. Ten tweede scheidde zij de geschiedenis van de marine vrijwel geheel af van de zeegegeschiedenis. Dat is niet alleen vreemd in de ogen van de lezer van het huidige *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis*, maar dat was het ook in die van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis* van destijds.

Toch kan men wel enig begrip voor die opsplitsing van de zeegegeschiedenis opbrengen. Immers, de zeegegeschiedenis was lange tijd, zeker tot na de Tweede Wereldoorlog, veelal het relaas van zeeoorlogen, admiraals en ook van ontdekkingsreizen geweest. Daarin was in de jaren

zestig verandering gekomen, toen vooral door buitenlands voorbeeld meer aandacht aan de sociaal-economische elementen van de zeevaart werd gegeven. De slinger sloeg zo snel naar de andere kant door dat de historisch-wetenschappelijke wereld van 1972 die nieuwe benadering representatief voor de zeegegeschiedenis achtte. Het rapport van de Historisch-Wetenschappelijke commissie in 1974 bevestigde het een en ander.

De werkzaamheden en toekomstplannen van het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf golden namelijk als richtinggevend voor de marinekant van de krijgsgeschiedenis. Lopend onderzoek betrof toen onder meer de geschiedenis van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, de gebeurtenissen in en rond Nieuw-Guinea, het sein- en loodswezen en de maritieme tactiek. Tot de plannen behoorden studies naar het torpedowapen, scheepselementen, wapensystemen en het samenstellen van lijsten van officieren, schepen, vliegtuigen en vlaggen. In de rapportage over de zeegegeschiedenis werd gewezen op de behoefte aan studies naar de zeeman – ook bij de marine – wat betreft diens plaats in de samenleving, rekrutering, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden en vakorganisaties. Dat deze dichotomie van zee- en krijgsgeschiedenis onwerkbaar was, bleek uit het feit dat ook het Bureau Maritieme Historie de sociale geschiedenis van het marinepersoneel een leemte noemde.¹

Een dergelijk onderscheid in de Neder-

landse zeegeschiedenis zou tegenwoordig in bovengeschetste vorm ondenkbaar zijn, maar is buiten onze grenzen in internationaal verband niet geheel afwezig. Het in 1989 gestarte *International Journal of Maritime History* beperkt zich uitdrukkelijk tot de 'economic and social history of the merchant marines, shipbuilding, fishing, ports, trade and maritime societies' en is nauw verbonden met de International Maritime Economic History Association². Hoewel blijkens de gerecenseerde boeken het *Journal* de marine toch niet geheel onbesproken laat, is een dergelijk onderscheid tussen 'maritime' en 'naval history' voor Nederlandse historische begrippen onbestaanbaar geworden en wordt onder zeegeschiedenis of maritieme of scheepvaartgeschiedenis het geheel van menselijke activiteiten op en bij de zee verstaan, dus zowel marine, koopvaardij, visserij als scheepsbouw en alle andere 'natte' zaken.

Al vrij kort na het verschijnen van het rapport van de Historisch-Wetenschappelijke commissie werd de ondeelbaarheid van het vakgebied van de zeegeschiedenis vastgelegd in de vierdelige *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (1976-1978). Deels nieuwe caesuren (omstreeks 1585, circa 1680 en 1850-1870) verdeelden het maritieme verleden in vier periodes. Van een afzonderlijke plaats voor de marine was alleen sprake waar het de 'faits et gestes' betrof, wat ook voor de koopvaardij, visserij en walvisvaart gold. Zaken als de bouw van oorlogsschepen, hydrografie, navigatie, onderwijs, personeel waren ondergebracht in desbetreffende thematische hoofdstukken. Met één klap waren de klassieke overzichtswerken van J.C. de Jonge, J.J. Backer Dirks en J.C. Mollema, wat opvatting van het begrip zeegeschiedenis betreft, gedateerd en achterhaald.³ Dat gold natuurlijk niet hun inhoud, want deze publikaties – zeker die van De Jonge – blijven onmisbare naslagwerken.

Het was een meesterzet van de uitgever van de *MGN*, zoals de in enkele duizenden series verkochte *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* spoedig ging heten, dat hij het potentieel aan maritieme deskundigen voor een groot deel bij het project had betrokken. De formule was even eenvoudig als logisch. Een hoofdredactie van vier personen kreeg de eindverantwoordelijkheid, elk van de vier nog voor één speciaal deel. Deelredacties van drie personen, onder wie dus telkens één hoofdredacteur, droegen de zorg voor de afzonderlijke delen. De betrokkenheid bij het gehele concept werd vergroot door de auteurs van elk deel – in totaal 37 – de eerste versie van alle hoofdstukken te laten commentariëren.⁴ Onbedoeld werd zo ook het onderlinge contact tussen maritieme historici bevorderd en de eenheid van het vakgebied een vanzelfsprekendheid.

De *MGN* bevat de neerslag van de beschikbare kennis in de jaren zeventig. Een beredeneerde bibliografie is aan ieder hoofdstuk toegevoegd en een enkele maal worden leemtesesignaleerd. Sturing bij of het stellen van prioriteiten voor verder onderzoek was daarbij geen oogmerk. Elke lezer kan er zijn eigen ideeën in opdoen. Bepaling van prioriteiten in onderzoek, in 1974 door de Historisch-Wetenschappelijke commissie bepleit, is immers niet mogelijk en niet wenselijk, want zij is altijd tijdgebonden en subjectief van aard. Bovendien staat de vrijheid van onderzoek voor iedere geïnteresseerde in de geschiedenis voorop. Van sturing en een zekere mate van planning kan trouwens maar in beperkte mate sprake zijn. Het potentieel aan onderzoekers is betrekkelijk klein, maar ook zeer divers wat achtergrond en belangstelling betreft. Dat enige sturing toch zinvol en succesvol kan zijn, heeft het Leidse onderzoek naar de scheepvaart van de VOC bewezen.

Het aantal personen die zich in Nederland

beroepshalve met onderzoek naar en schrijven over het maritieme verleden bezighouden, is eenvoudig te overzien. Zij zijn verbonden aan enkele maritieme musea, een tweetal universitaire afdelingen en op twee plaatsen bij de Koninklijke Marine. Voor de marinekant van het verleden zijn bij de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf te Den Haag drie stafleden aangesteld en aan het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder houdt één docent in het bijzonder zich bezig met de twintigste-eeuwse marienegeschiedenis. De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden (1,5 formatieplaats) beschouwt de marine als één van haar onderzoeksterreinen en wijst studenten en promovendi op onderwerpen op dit gebied. Daarnaast zijn altijd individuele onderzoekers in hun vrije tijd met marineonderwerpen bezig. Het is duidelijk: sturing en planning van onderzoek zijn in dit potentieel maar betrekkelijke begrippen, het stellen van prioriteiten meestal een zaak van persoonlijk inzicht of een instructie van bovenaf.

Het is in dit kader van belang twee verschijnselen te signaleren die desondanks voor enige planning, sturing en prioritering van onderzoek zorgen, maar in een andere vorm dan de Historisch-Wetenschappelijke commissie bedoelde. Het betreft binnen- en buitenlandse congressen, symposia, workshops en herdenkingsjaren. Herdenkingsjaren bieden zich vanuit het verleden aan, de meeste congressen en dergelijke zijn een zichzelf herhalend automatisme of het idee van enkele personen of een instelling. Voor het geven van papers, zoals voordrachten bij deze gelegenheid tegenwoordig plegen te worden genoemd, en het schrijven van bijdragen voor herdenkingsbundels en 'Festschriften' wordt vaak een beroep op de groep van bovenbedoelde personen en instellingen gedaan. Hierbij worden onvermijdelijk limieten in tijd en beperkingen

aan onderwerpen gesteld. Ander, al lopend of gepland onderzoek moet tijdelijk aan de kant worden gezet. Daar is meestal niet veel op tegen en het is voor elke maritiem-historicus vaak verfrissend iets 'in opdracht' te schrijven en naar collega's op een congres te luisteren. Congresseren en herdenken zijn echter in aantal en frequentie enigszins uit de hand gelopen tijdverschijnselen geworden, waaraan men zich echter niet gemakkelijk kan onttrekken en waartoe men zelfs eigen initiatieven dient te ontplooiën om bij te blijven.

Het wetenschappelijk rendement in gedrukte vorm van congresseren en herdenken is sterk wisselend. Doorgaans hebben meerdere onderzoekers vanuit verschillende invalshoeken gedurende korte tijd hun aandacht aan één thema gegeven. Fraaie boeken – monografieën of bundels artikelen – leggen daarvan naderhand getuigenis af. Daarna wordt het doorgaans weer heel stil rondom zo'n thema. De herdenking van de Armada van 1588 heeft zelfs tot zoveel publikaties geleid dat het lonend was daaraan een 'review' artikel te wijden.⁵ Het laatste woord over die onderneming is vermoedelijk nu wel voorlopig geschreven. Ook de herdenking van de overtocht van Willem III in 1688 en de daarop volgende Glorious Revolution heeft vele bijeenkomsten teweeggebracht en in nuttige publikaties geresulteerd. De organisatorische en kwantitatieve kanten van de landingsvloot bijvoorbeeld liggen nu vast.⁶ Maar dat kan niet altijd het geval zijn.

Van een congres over het thema 'Navies and armies. The Anglo-Dutch relationship in war and peace 1688-1988' mag niet verwacht worden dat de zeven bijdragen veel raakvlakken met elkaar hebben en het gelegenheidsonderwerp uitputtend behandelen, wel dat enkele ervan nieuwe gezichtspunten opleveren.⁷ In meerdere gevallen is het resultaat van een congres over een algemeen of vaag thema een

bundel artikelen zonder veel samenhang. Zonder deze bundels, die telkens op afzonderlijke bijdragen worden gedepouilleerd, zou de bibliograaf van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* nooit reeds in de eerste aflevering van 1992 het magische nummer van 15.000 hebben gehaald. Het is vaak alleen aan de toewijding van een consciëntieus bibliograaf te danken dat de titels in bundels als 'Global cross-roads and the American seas' (no. 11778) of 'Guerre et commerce en Méditerranée, IXe–XXe siècles' (no. 14727) niet in de anonimiteit blijven en in de vergetelheid verdwijnen.⁸

Er zijn congressen en bundels die ondanks hun wijdomlijnde thema's toch een enorme inspirerende waarde hebben. Dat zijn grote internationale bijeenkomsten waarop een onderwerp centraal staat dat in zijn algemeenheid en in details niet eerder zo breed aandacht heeft gehad. In een groot aantal landen bereiden dan één of meer deskundigen het onderwerp op nationale schaal voor. Bij een keuze van een echt 'seminal' thema gaan als gevolg van zo'n congres dezelfde en andere onderzoekers door met nasporingen dienaangaande. Enkele van de vijfjaarlijkse congressen van de International Commission for Maritime History hadden dat effect. In 1975 was dit het geval met het thema 'Privateering and Privacy', dat ook voor de marinegeschiedschrijving van belang is, omdat kaapvaart administratief grotendeels een marinezaak was. Sindsdien is dit onderwerp in boeken en tijdschriften geregeld teruggekeerd. Mutatis mutandis kan hetzelfde worden gezegd over het thema 'Seamen in Society' van 1980.⁹

Deze uitweiding over congressen en herdenken laat zien hoe deze twee fenomenen als een factor van buitenaf planning en sturing van onderzoek kunnen verstoren, maar ook achteraf kunnen bepalen. Er zijn meer factoren van praktische aard die zulks doen. Toen in het Algemeen Rijks-

archief besloten werd dat de toestand waarin vele stukken van de Admiraliteitscolleges verkeerden zo slecht was dat verdere raadpleging niet meer verantwoord was, betekende dit een schier onoverkomelijke hindernis voor menig speurder. Verfilming van betrokken documenten heeft inmiddels enig soelaas geboden. De maatregel inzake openbaarheid van overheidsarchieven na twintig in plaats van vijftig jaar biedt binnenkort onverwachte mogelijkheden voor zeer contemporair gericht onderzoek. Het beschikbaar komen van inventarissen van bijvoorbeeld collecties persoonlijke papieren van hoge marineofficieren, afgestaan aan openbare archiefbewaarplaatsen, kan attent maken op interessante informatie die de gewone ambtelijke stukken niet bevatten. De rijkdom van het archief van de Rekenkamer – te Middelburg in het Rijksarchief in Zeeland – met de werkelijk complete financiële administratie van de admiraliteit van Zeeland van het einde van de zestiende tot en met de achttiende eeuw heeft pas recentelijk meer aandacht gekregen. Talloze aspecten van de marine, kaapvaart en heffingen op handelsverkeer kunnen daarin in details worden bestudeerd.¹⁰

Marine-historische publikaties in het buitenland

Niet alleen nieuw beschikbaar gekomen onderzoeksmateriaal kan een impuls geven, ook buitenlandse publikaties kunnen wenselijkheden voor Nederlandse studies aanboren of daartoe inspireren. Het is geen gemakkelijk te beantwoorden vraag waarover buitenlandse marinehistorici de laatste tien tot vijftien jaar hebben geschreven, ook als we stilzwijgend voorbijgaan aan een publikatie getiteld 'Naval history – is it all bunk?'.¹¹ Het gaat om vele honderden boeken en artikelen, verschenen in de gangbare moderne talen als Engels, Duits, Frans en Spaans. Bovendien, wat kan onder marinegeschiedenis

worden verstaan? De bibliografie van dit tijdschrift bevat de rubrieken 'Marine-algemeen, Marine- tot 1700, Marine-kaapvaart en zeeroverij, Marine-18e/19e eeuw, Marine-20e eeuw/algemeen, Marine-20e eeuw/Eerste Wereldoorlog en Marine-20e eeuw/Tweede Wereldoorlog'. Deze rubrieken hebben betrekking op studies over beleid, strategie en tactiek, vlootbases en natuurlijk de verrichtingen van oorlogsschepen. Maar daar blijft het niet bij, want in de rubrieken 'De mens op zee en in de haven, Schip en scheepsbouw – algemeen, Schip en scheepsbouw – scheepsbouw, Schip en scheepsbouw – schip, Schip en scheepsbouw – voortstuwing en Schip en scheepsbouw – bewapening' wordt vele malen gewezen op publikaties over marinepersoneel van hoog tot laag, biografieën, types oorlogsschepen, marinewerven en wapens. En ook in menige andere rubriek kan men relevante titels vinden.

De Britse historicus J. Ehrman heeft in 1953 de veelzijdigheid van de marinegeschiedenis beslist voorstelbaar onder woorden gebracht: 'naval history is a microcosm of national history; it is not a subject with its own particular technique, but an application of different subjects, each with their own technique, to a particular field. It has its own economic and constitutional history, its own legal problems and its own relations with diplomacy and politics. If national history may be compared to a cake, the different layers of which are different aspects of national life, then naval history is not a layer but a slice of that cake'.¹² De enige kanttekeningen bij deze vergelijking zouden kunnen zijn dat zij ook geldt voor zeegeschiedenis in het algemeen en dat in 1953 kennelijk de sociale facetten nog niet tot de vanzelfsprekende culinaire ingrediënten behoorden.

Als we in het verdere verloop van het betoog van de stelling uitgaan dat alle zaken die op welke wijze dan ook met het

fenomeen marine (zeemacht) te maken hebben, tot het terrein van de marinegeschiedenis gerekend worden (van ministers tot uniformen en pensioenen, van scheepsschroeven tot zeeslagen en kielhalen), kan een aantal trends in buitenlandse publikaties worden gesignaleerd. Nadrukkelijk zij hierbij opgemerkt dat niet naar volledigheid is gestreefd en dat het onderzoek beperkt is gebleven tot Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, Frankrijk, Spanje en Duitsland. Het zal niet verrassen dat de grote internationale conflicten bij voortduring tot onderzoek en publikatie blijven inspireren. Daarbij gaat het met name om de oorlogen rondom het onafhankelijk worden van de Verenigde Staten (circa 1775–1784), de Franse revolutie en Napoleontische oorlogen en de beide Wereldoorlogen. Geen facet blijft onbehandeld. Ook het werk van inlichtingendiensten ontsnapt tegenwoordig niet meer aan de aandacht. Van diverse hoofd- en bijrolspelers verschenen biografieën, zoals bijvoorbeeld van Rodney, Hipper, Jellicoe, Beatty, Nimitz, Towers en Mountbatten. Een studie over Lord Sandwich is zojuist verschenen. Het valt op dat nog slechts betrekkelijk weinig over de marines na 1945 is gepubliceerd. De NAVO ontbreekt bijvoorbeeld. Grote tijdvakken omvattende studies zijn die van P.M. Kennedy, *The rise and fall of British naval mastery* (Londen 1976 en diverse herdrukken) en het merkwaardige *Seapower in global politics, 1494–1993* (Seattle 1988) van G. Modelski en W.R. Thompson, dat van belang is vanwege de vergelijkende overzichten van vlootsterktes. Dit zijn slechts keuzes, want de omvang aan titels is overweldigend. Hoe, moge blijken uit het feit dat in 1990 een maar liefst 862 bladzijden tellende *British naval history since 1815: a guide to the literature* van E.L. Rasor kon verschijnen.

Wordt de invalshoek van tijd(vak) naar die van thema verlegd, dan springen ver-

schillende onderwerpen er duidelijk uit. Allereerst het bestuur en beheer van het walapparaat, sinds D.A. Baughs klassieker meestal aangeduid als 'naval administration'.¹³ Het gaat voornamelijk om de marines van het 'ancien régime', waaraan verschillende auteurs hun aandacht hebben gegeven. Bewindsperiodes van diverse Franse ministers van marine, van Colbert tot aan La Luzerne, zijn ontleed. Hetzelfde geldt voor de Spaanse marine, die tegen het midden van de achttiende eeuw aan zo'n opmerkelijke come-back begon, die tot in de Napoleontische oorlogen voortduurde. De aanpak is doorgaans heel veel omvattend en bestrijkt een afzienbare en duidelijk afgebakende periode. De bestuursvorm en de ambtelijke instellingen met hun personeel worden eerst geschetst tegelijk met de relevante leidende politieke figuren. Dan volgen het zeevarend personeel – officieren en onderofficieren/manschappen afzonderlijk – met hun werking, opleiding, arbeidsvoorwaarden en carrières. Hierna komen meestal de schepen en werven aan bod te zamen met de bevoorrading en bewapening.¹⁴ Behalve de door Ehrman en Baugh behandelde periodes zijn ook de marines van Cromwell en van George II en III in de Zevenjarige Oorlog (1756–1763) een min of meer soortgelijke behandeling ten deel gevallen. Het uit 1896 daterende werk van M. Oppenheim *A history of the administration of the Royal Navy 1509–1660* kreeg in 1988 een facsimile-herdruk, voorzien van een nieuwe inleiding. Van enkele Franse ministers van marine verschenen afzonderlijke studies. Met een scherp oog voor hoofdlijnen en anekdotische details karakteriseerde N.A.M. Rodger de top van het Britse marineapparaat van de late Middeleeuwen tot heden.¹⁵ Het gebruik van zeemacht, in zijn meest ultieme vorm in oorlogen en zeeslagen, vindt in bovengenoemde boeken geen behandeling. Maar de aandacht van bui-

tenlandse onderzoekers richtte zich de laatste tijd op nog andere 'non-fighting topics'. Het ontstaan en de ontwikkeling van marinebases als plaatsen van aanbouw, onderhoud en berging van de oorlogsvloot krijgen alom veel belangstelling, evenals de gebouwen zelf. Op menige (voormalige) marinebasis zijn fortificaties, lijnbanen, magazijnen en droogdokken cultuur-historische monumenten geworden. Wie er werkten en hoe de opleiding van scheepsbouwers en –reparateurs was, is nu vaak uitvoerig onderzocht en beschreven, doorgaans in fraai geïllustreerde boekvorm of in artikelen in tijdschriften en congresbundels.

Los hiervan zijn oorlogsschepen als op zichzelf staande onderwerpen onder de aandacht gebracht. Veel gevoel voor detail en technische en scheepsbouwkundige kennis zijn hiervoor vereist, of het nu gaat om een zeker charter lineschip of slagkruisers. Tot de leidende publicisten behoren zonder enige twijfel de Fransman J. Boudriot en de Brit B. Lavery. In de bibliografie van vele afleveringen van dit tijdschrift zijn hun pennevruchten terug te vinden. Hun vragen naar bijvoorbeeld de indeling van dekken of de uitrusting van kombuizen hebben allerlei kleinschalig onderzoek geëntameerd en daarmee het inzicht in oorlogsschepen als geheel verrijkt. De kern van het stoomschip en zijn voortstuwing is door D.K. Brown herhaaldelijk naar voren gebracht. De aanpak van met name de drie bovengenoemde auteurs hebben deze thematiek in de kring van wetenschappelijke onderzoekers 'fashionable' gemaakt.

Een geheel andere sector bestrijkt het leven aan boord en het zeevarend personeel. In de 'naval administration'-aanpak komt reeds het een en ander hierover aan de orde, maar gerichte studies naar het functioneren van de 'maritieme klassen' van gewone zeevarenden als potentieel voor de recrutering van marinemannen in



Overzichtsfoto van de boekproductie van uitgeverij De Boer Maritiem (Unieboek) bij het afscheid van de uitgever N. H. Witteman (1985).

Frankrijk, Spanje en Zweden zijn ook verricht. De omvorming van officieren tot een corps riep telkens meer nieuwsgierigheid op, zowel in Frankrijk als in de Angelsaksische landen. Het schijnbaar uit niets ontstane Duitse corps werd met maatschappelijke en politieke vraagstukken verbonden, nu ook tot de nazi-ideologie toe. Een opvallend aantal publikaties bestaat hierover. Incidenteel is de rol van vakorganisaties onder de schepelingen uitgezocht¹⁶ en zijn ook diverse muiterijen, zoals bij Invergordon en in de Zwarte Zee (1918–1919), geanalyseerd. Een bijzondere groep zeelieden zijn de roeiers van de Franse galeien. Hun lot is uitgebreid vastgelegd door A. Zysberg. Thema's als scheepsvoeding, medische zorg en straffen zijn al bijna ouderwets geworden en uit geen bibliografie meer weg te denken. Kaapvaart heeft slechts in beperkte mate met de marine te maken. Hier zij volstaan met de kanttekening dat het onderwerp geregeld onderzoekers heeft geboeid. Het was een belangrijke gebeurtenis dat in 1987 postuum het boek *Corsairs and Navies 1660–1760* van J.S. Bromley verscheen met diens artikelen over het thema waarvoor hij de grote inspirator is geweest. Twee andere thema's verdienen tot slot vermelding. Denkers over de betekenis van zeemacht en haar strategisch en tactisch gebruik zijn er altijd geweest, maar vooral aan het slot van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Figuren als A.T. Mahan, J.S. Corbett en R.V. Castex blijven onderzoekers boeien, eerstgenoemde bij uitstek. Het eeuwfeest van Mahan's *The influence of sea power upon history, 1660–1783* bracht in 1990 een grote groep van geïnteresseerden in het Naval War College in Newport, Rhode Island bijeen en leidde tot publikatie van de 'proceedings'¹⁷. Geheel nieuw is het thema klimaat. Na enige algemene studies over de geschiedenis van het klimaat is de tijd rijp voor onderzoek naar

de weersomstandigheden ten tijde van grote expedities. De 'protestantse wind' van 1688 vroeg daar als het ware om, maar ook de weersinvloeden bij de campagne van Kamperduin (1797) zijn onderzocht.¹⁸

Het geheel van buitenlandse publikaties nog eens overziend, dan valt daarbij de rijke gevarieerdheid op en heeft het stuk uit Ehrman's denkbeeldige taart een zeer veelzijdige smaak. Ook kan geconstateerd worden dat Frankrijk op het gebied van de marinegeschiedschrijving leidinggevend is, althans wat betreft het 'ancien régime'. Een omvangrijke groep van onderzoekers, al dan niet verbonden aan een universiteit, is al weer jaren achterein in dit land actief. Enkele namen verdienen zonder meer vermelding: J. Meyer, M. Acerra, M. Fontenay, Ph. Masson, P.M. Niauxat, E. Rieth, E. Taillemite, M. Vergé-Franceschi en de Canadees T.J.A. Le Goff naast de reeds genoemde Boudriot en Zysberg. In een telkens enigszins wisselende samenstelling komt deze groep, versterkt met enige buitenlanders, geregeld op een 'colloque' bijeen, waarvan enkele jaren later dan weer de 'actes' in dikke bundels verschijnen, alle met die onlogische plaatsing van de inhoudsopgave achterin. Deze bundels bevatten vaak een schat aan nieuwe inzichten, maar door de taal waarin de bijdragen gesteld zijn en hun publikatievorm bereiken ze minder lezers dan ze verdienen. Gelukkig leggen diverse van de auteurs hun resultaten nu ook in monografieën vast. De Britten kennen niet veel echte marinehistorici meer, de Amerikanen zijn meestal op de twintigste eeuw georiënteerd.

Eén belangrijke traditie op het terrein van de 'naval history' is in Groot-Brittannië in stand gebleven. De Navy Records Society geeft nog steeds elk jaar één of meer delen met bronnen betreffende de Britse marine uit. In datering lopen de documenten uiteen van Middeleeuwse tot vroeg

twintigste- eeuwse. Inmiddels zijn 130 delen verschenen, als laatste *Anglo-American naval relations 1917–1919* (M. Simpson, ed. 1991). Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Society is in 1993 een extra kloeke uitgave van stapel gelopen, verzorgd door een groep bewerkers, wier deskundigheid zes eeuwen bestrijkt. Geen ander land kan op zo'n serie bogen.

Marine-historische publikaties in Nederland

Over het algemeen kan gesteld worden dat in Nederland op ruime schaal over zeehistorische onderwerpen is geschreven. In maandbladen als de *Blauwe Wimpel*, *Het Zeewezen* en het *Marineblad* treft men altijd een of meer historische bijdragen. Het *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* heeft geen gebrek aan kopij. Het *Jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* biedt telkens een of meer artikelen. Een aantal uitgevers heeft geregeld maritiem-historische boeken in hun fondsen. Marine-historische onderwerpen zijn er natuurlijk altijd bij, zowel populair als wetenschappelijk van aard. In het kader van dit artikel moet het verder alleen om de laatste categorie gaan.

Alvorens de balans kan worden opgemaakt van de Nederlandse marine-historische produktie en deze met de buitenlandse kan worden vergeleken, dient eerst stil gestaan bij de vraag wat onder wetenschappelijk wordt verstaan. Het gaat hierbij om publikaties waarvan de inhoud a) systematisch is geordend, b) nieuwe inzichten biedt en c) gebaseerd is op controleerbare gegevens. Ervan uitgaande dat de artikelen in dit tijdschrift aan deze criteria voldoen, is het interessant na te gaan hoe vaak de redactie in de eerste tien jaargangen plaatsruimte voor de marine-historie ter beschikking heeft gesteld. Met inachtneming van enige grensgevallen blijkt dat een kwart van de artikelen de Nederlandse en buitenlandse marine be-

treft (19 van de 74). In de eerste vijf jaargangen was het minder (7 van de 34) dan in de tweede vijf (12 van de 40). Bij de laatste tien afleveringen van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis* (nos. 34–43, 1977–1981) lag de verhouding ongeveer hetzelfde: 10 van de 35. Alleen de reguliere afleveringen zijn meegerekend. In de themanummers kwam de marine slechts heel sporadisch aan bod.

Vermoedelijk biedt deze uitkomst een niet-representatief beeld van het aandeel dat marinehistorici in het totaal van de maritiem-historische publikaties hebben. Het is weliswaar niet goed doenlijk om alle overige artikelen en boeken te kwantificeren, maar de globale indruk bestaat dat toch meer dan een kwart de marine betreft. De nieuwe serie *Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis* heeft daar sinds haar start in 1985 met reeds zeven kloeke boeken ruimschoots aan meegewerkt. In zes van veertien overwegend maritiem-historische dissertaties, tussen 1984 en 1992 in Leiden verdedigd, stond de marine centraal. Drie van de vier zogenoemde *Werken van de Commissie voor Zeegegeschiedenis* van de KNAW behandelen zee-oorlogvoering.

In de niet primair op maritiem-historische publikaties gerichte media komt zeegegeschiedenis, in de brede opvatting van het vakgebied, maar heel sporadisch voor. Drie voorbeelden mogen hiertoe voldoende zijn. Onder de bijna tweehonderd artikelen in de jaargangen 95–104 van het *Tijdschrift voor Geschiedenis* (1982–1991) bevonden zich hooguit vier maritiem georiënteerde artikelen, waarvan één de marine betrof¹⁹. In de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* (de jaargangen 97–106) ligt de zaak niet veel anders: temidden van een bijna even groot aantal artikelen zaten er vijf over de zeevaart, waarvan één specifiek over de marine.²⁰ In zijn bron-

nenuitgaven heeft het Instituut voor Geschiedenis, het vroegere Bureau der Rijkscommissie voor Vaderlandse Geschiedenis, in de afgelopen tien jaar wel diverse documenten over de handelsscheepvaart gepubliceerd, maar slechts éénmaal een deel aan een marinethema gewijd.²¹ De voorbeelden illustreren dat zeehistorische onderwerpen niet vaak via algemene publikatiekanalen worden gepresenteerd. Hiervoor dienen doorgaans de vaktijdschriften met een geïnteresseerd lezerspubliek. Dit gebeurt ook met andere deelgebieden der geschiedenis. De zee-geschiedenis behoeft zich echter in wetenschappelijk opzicht niet onbetekenend te achten. In een land met een sterk zeevaarend verleden en een goed ontwikkeld universitair bestel als Noorwegen zijn in de afgelopen twintig jaar slechts drie maritiem-historische proefschriften verdedigd.²²

Beschouwt men de marinehistorische publikaties nu wat nader, dan blijkt duidelijk dat in Nederland geen zwaar accent op tijden van oorlog is gelegd, zoals in het buitenland. Of beter gezegd, de oorlogen hebben in feite betrekkelijk weinig aandacht gekregen. De trilogie van Ph.M. Bosscher over de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog zou wellicht anders doen vermoeden. Oorlogen leverden dus geen zwaartepunten in publikaties op; de tijdvakken 'ancien régime' en moderne tijd doen dat evenmin, ook niet wat betreft de artikelen in dit tijdschrift. Anders dan in het buitenland is de aandacht voor de jaren na 1945 groot. Hier heeft het onderzoek- en publikatiebeleid van de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf vruchten afgeworpen. Naast monografieën als *Patrouilleren voor de Papoea's* zijn de boeken *Tussen vloot en politiek. 100 jaar Marinestaf 1886-1986* en *De Kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine*, die tot het zeer recente verleden doorlopen, baanbrekend te noemen. Thema's

als bijvoorbeeld de naoorlogse vlootbouw of de betekenis van de NAVO voor de Nederlandse marine zijn reeds onderzocht. In dit kader kunnen ook de diverse publikaties van G. Teitler en D.C.L. Schoonoord over de rol van de marine in de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd worden genoemd. Wat betreft onderzoek naar het tijdvak na 1945, ligt Nederland op menig ander land voor.²³

Met thematiek en niet tijdvak als observatiecriterium vallen meer verschillen met het buitenland op. Het thema omschreven als 'naval administration' is na *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751: Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (1970) van J.R. Bruijn door deze auteur in zijn *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (1993) nader uitgewerkt voor de gehele periode van de Republiek. Alleen in het genoemde werk *De kroon op het anker* komen elementen hiervan terug.²⁴ Biografieën van marinebestuurders kwamen vrijwel niet van de pers, wel echter van een aantal officieren, zoals J.H. van Kinsbergen, M.H. Tromp, C.H. VerHuell, J.C. Rijk en J.O. Vaillant. Een aantal artikelen in de serie 'Naamgevers van marineschepen' in het *Marineblad* heeft wezenlijk nieuwe informatie opgeleverd tot aan één over Karel Doorman toe.

Vechten en denken over vechten, c.q. verdedigen in later tijden, is als thema in marinepublikaties aanwezig. Teamwork leverde een analyse van de Vierdaagse Zeeslag van 1666 en de tocht naar Chatham op. R.E.J. Weber schreef over seinbrieven en de invoering van de linietactie. Studies van Teitler en G. Jungslager behandelen de diverse verdedigingsplannen voor Nederlands-Indië in de periode 1892 tot ongeveer 1930. Deze materie komt indirect ook aan de orde in publikaties van H.J.G. Beunders en N.A. Bootsma.

In Nederland heeft de marinebasis zich

nog niet als zelfstandig onderwerp gemanifesteerd met uitzondering van een kleinere en grote studie over Den Helder. Dit terrein ligt nog vrijwel braak. Anders is het gesteld met de schepen. A.G. Jongkees en L.Th. Lehmann schreven over respectievelijk een uitrusting in 1477 en galeien in de vijftiende tot en met de zeventiende eeuw. Het vlaggeschip van M.A. de Ruyter, *De Zeven Provinciën* werd in de *Modelbouwer* door G.C. Dik zeer gedetailleerd ontleed. Gepantserde drijvende batterijen met stoomvermogen van omstreeks 1860 stelde A. van Dijk te boek. Teitler deed dit met de verwikkelingen rondom de beoogde bouw van slagkruisers aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Marinescheepsbouwconstructeurs kwamen niet veel meer ter sprake, maar J.M. Dirkzwager zette wel zijn onderzoekingen voort naar de stand van de marinescheepsbouwtechniek en legde resultaten ervan in artikelen vast, waaronder in dit tijdschrift. De lijn naar buitenlandse ontwikkelingen wordt daarbij getrokken. De een tijdlang beruchte Marinemodellenkamer²⁵ is de afgelopen jaren grondig in kaart gebracht en de eerste deelpublikaties, onder meer van de hand van A. Lemmers, zijn verschenen. Een catalogus is in principe gereed. Een studie van M. Clement en J. Onderwater over Roentgen en Van Vlissingen als industriëlen in het *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek* illustreert dat ook buiten de kring van zeevaarthistorici belangstelling voor de (marine)scheepsbouw als technisch fenomeen bestaat.

Door het vrijwel ontbreken van studies over de 'naval administration' heeft ook het personeel van de admiraliteiten en de marine weinig gestructureerd aandacht gekregen. G.J.A. Raven heeft in een drietal artikelen in dit tijdschrift daartoe enige voorzetten gedaan wat betreft de tweede helft van de achttiende eeuw en de Tweede Wereldoorlog, maar daarbij is het

helaas gebleven. S.J. de Groot analyseerde promotiekansen in het vroeg-negentiende-eeuwse officierscorps. M.J.C. Klaassen zag zijn jarenlange naspeuringen naar de namen en carrières van officieren in 1986 voltooid met de publikatie van de reglementen en lijsten van de adelborsten betrokken bij de opleiding in Hellevoetsluis, Feijenoord en Enkhuizen in 1803-1812. De groeiende mondigheid van het lagere marinepersoneel werd prachtig gedocumenteerd in W.H. Meyer's *Terugblik. Herinneringen van een sociaal-democraat*. De marinevakbonden zelf kregen na J.L. Swarte's *Spreekpunt 1971* aandacht van Bruijn en de publikatie van M. Boshart's persoonlijk verslag van de mouterij op *De Zeven Provinciën* van 1933 leidde tot enkele reacties van onder meer Bosscher. Het leven aan boord werd slecht bedeed. Slechts in A.E. Leuftink's *Harde heelmeesters. Zeelieden en dokters in de 18de eeuw* neemt de marine een bescheiden plaats in.²⁶ Een integraal onderzoek van de kaapvaart in één oorlog vond zijn neerslag in J.Th.H. Verhees-van Meer's dissertatie over de Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successie-oorlog. In S. Groenveld's geschriften komt de rol van de kaapvaart in de groeiende vijandigheid tussen de Republiek en Engeland in 1646-1652 ter sprake.

Drie andere thema's vragen tot slot aandacht. De plaats van de marine in de ontwikkeling van de navigatie werd door E. Dekker wat betreft F. Kaiser behandeld, C.A. Davids deed dit impliciet in diverse geschriften. C.G. Roelofsen's artikelen over het zee-oorlogsrecht in de late Middeleeuwen tot het begin van de zeventiende eeuw werden in 1991 tot een dissertatie samengevoegd. Verering van heldendaden stond centraal in S. de Vries' *De lucht in gevlogen, de hemel in geprezen*, waarbij het om J.C.J. van Speyk ging. Het is doorgaans alleen de geschiedenis van het 'ancien régime' die buitenlanders

aantrekt. Dat gaat ook voor de marine op. De verrassende expeditie van C. Evertsen en J. Benckes naar de West in 1672-1674 werd door D.G. Shomette en R.D. Haslach beschreven en recentelijk verrijkte R.A. Stradling de kennis over de Spaanse maritieme oorlogvoering in de Tachtigjarige Oorlog.²⁷

De conclusie over de Nederlandse marine-historische publikaties is duidelijk. Zij lopen naar tijdvak en thematiek slechts in beperkte mate parallel aan die in het buitenland. In dit verband moet echter niet uit het oog worden verloren dat de trends geschetst voor de buitenlandse literatuur globale zijn en niet zonder meer ook voor de landen afzonderlijk gelden. Eén ding staat vast. De veelzijdigheid van thema's is heel groot. Dat werd in 1990 nog eens duidelijk in één publikatie getoond. Het honderdjarig bestaan van het *Marineblad* was aanleiding het tijdschrift op zijn inhoud te analyseren. Het boek *Honderd Jaargangen Marineblad*, onder redactie van D.C.L. Schoonoord, bevat een keur van artikelen over de wijze waarop in de afgelopen honderd jaar over zaken als tactiek, Indische defensie, onderzeebootbestrijding, scheepsbouw, mariniers, marine-onderwijs en belangenbehartiging is geschreven. Voor menig onderwerp kan dit boek een startpunt voor verder onderzoek zijn.

Marine-historisch onderzoek in de nabije toekomst

In het begin van deze bijdrage werd al gesteld dat het potentieel aan professionele maritiem-historische onderzoekers niet groot is, laat staan van marine-historici. Het aantal wetenschappelijk opgeleiden groeit evenwel gestaag. Het is te hopen dat in de scheepvaartmusea de staven de draad, die in de late jaren zestig is afgebroken, weer kunnen opvatten en naar de pen grijpen. Dat heeft in de afgelopen decennia slechts een enkeling met enige

regelmaat gedaan. De toenemende commercialisering van het museumwezen ondergraft die hoop evenwel. Het nieuwe verschijnsel van 'catalogusboeken' bij tentoonstellingen heeft enkele fraaie resultaten opgeleverd, maar zij bestaan vrijwel altijd uit kleinere bijdragen geschreven door niet-stafleden. Van uitbreiding van het personeelsbestand van de universiteiten en marine mag niet worden uitgegaan.

Planning en het stellen van prioriteiten zijn dus hachelijke zaken. Sterker nog, historisch onderzoek doen is nog steeds meestal een persoonlijke keuze van een onderwerp. Dat geldt bij uitstek voor de 'vrijetijds' onderzoeker, maar gaat in de praktijk ook voor de zogenoemde assistenten of onderzoekers in opleiding (aio's en oio's) op.²⁸ Sturing bij de keuzes is natuurlijk, zij het in zeer beperkte mate, mogelijk. De meeste onderzoekers, ook die in spe, weten vrij precies wat zij willen. Op het feit dat een kwart van de ruim twintig in Leiden lopende maritiem-historische dissertatie-onderzoeken op de marine betrekking heeft en niet meer of minder, viel niet veel invloed uit te oefenen.

Dit alles opgemerkt zijnde, ligt het dus in de lijn der verwachting dat de trend in de marinegeschiedschrijving gedurende de afgelopen tien à vijftien jaar gesignaleerd, zich zal voortzetten. Dat wil echter niet zeggen dat niet enkele suggesties voor onderzoek kunnen worden geformuleerd, die wel onvermijdelijk deels op een persoonlijke voorkeur berusten.

De geschiedenis van de Nederlandse 'naval administration' in de betekenis die Baugh daaraan heeft gegeven, verdient nader onderzoek, niet alleen voor de vroegere tijden, maar ook voor de negentiende en twintigste eeuw. De archieven van de Admiraliteitscolleges zijn weer wat toegankelijker geworden en zeker de eerste helft van de zeventiende eeuw zou

veel nieuwe inzichten over het reilen en zeilen van een gecompliceerd apparaat opleveren.²⁹ Een herdenking van de instructie van 1597 voor de werkwijze van de admiraliteiten, voor één jaar bedoeld, maar van kracht tot 1795, zou hiervoor wellicht een stimulans kunnen zijn! Een onderzoek naar het ontstaan van de admiraliteiten in Zeeland en Holland in de tijd van Philips de Schone en Karel V is inmiddels gestart. Van Johan de Witt als marinebestuurder is dank zij J.K. Oudendijk veel bekend, maar dat gaat niet op voor Job de Wildt en diens vader. Een belangrijk bestuurder in de nadagen van de Republiek en opnieuw onder koning Willem I was J.C. van der Hoop. Een studie over hem is onlangs aangevat. In die lijn voortgaande is het wenselijk meer te weten over het functioneren van het departement van Marine/Defensie en in het bijzonder van de ministers en staatssecretarissen. Grotendeels onontgonnen is de plaats die de marine in het parlementaire leven heeft ingenomen. De sterk toegenomen bemoeienis van de kamers met de defensie is daarvoor wellicht een uitgangspunt, dat aansluit bij de expertise over de jaren na 1945 reeds opgebouwd.

Een thema dat mede in het licht van buitenlandse publikaties als van J. Brewer en die van M.C. 't Hart en J.M.F. Fritschy in Nederland om nader gedetailleerd onderzoek vraagt, is de financiering van de zeemacht.³⁰ De overheidsuitgaven waren aanvankelijk vooral militaire, maar op den duur eisten ook andere sectoren van het maatschappelijk leven hun deel op. In de twintigste eeuw kwamen de verhoudingen geheel anders te liggen. De financiële competitie met het leger en later ook met de luchtmacht behoort eveneens tot dit aandachtsgebied, dat in zijn totaliteit zeker een internationale vergelijking verdient.³¹

Aan de personeelskant ontbreekt nog inzicht in de sterkte van zeevarenden en

walbeambten. Met name is gedetailleerder kennis van de geografische en maatschappelijke herkomst van het negentiende-eeuwse personeel gewenst. De vele technologische veranderingen in de marine hadden ook gevolgen voor de aanstelling en de opbouw van haar werknemersbestand.³² Dit geldt temeer voor het officierscorps. Een integrale studie over officieren in zeil- en stoomtijd ontbreekt, ofschoon langzamerhand verschillende basisbestanddelen hiervoor beschikbaar zijn gekomen. Een vergroting van het aantal biografieën van vooraanstaande, maar ook van minder opvallende officieren is nuttig, waarbij eveneens aan twintigste-eeuwse officieren, zoals J.T. Furstner en C.E.L. Helfrich, kan worden gedacht, als daarvoor voldoende materiaal van ambtelijke en persoonlijke aard beschikbaar is. Een analyse van het naoorlogse corps zal interessante verschuivingen in oude patronen aan het licht brengen. De zeventiende-eeuwse zeehelden menen we na J.C.M. Warnsinck's publikaties bekend, maar aan de hand van meer sociaal-gerichte vraagstellingen zal hernieuwd bronnenonderzoek veel nieuws opleveren. Een nieuwe biografie van De Ruyter is in voorbereiding.

Tot het walapparaat behoren de werven en vlootbases, vaak als etablissementen aangeduid. Een studie over bijvoorbeeld de Amsterdamse admiraliteitswerf en latere Rijkswerf ontbreekt. Dat gaat ook op voor menige andere vestiging. Van de ontsluiting van de Marinemodellenkamer mag worden verwacht dat zij de aanleiding zal vormen voor studie naar de rol van de marine als gangmaker bij technische vernieuwingen. De achtergronden van de vele wisselingen in scheepstypes en vlootsterktes in de negentiende en begin twintigste eeuw verdienen ook nader onderzoek. Vondsten van wrakken van oorlogsschepen zijn nog niet op enige schaal gedaan. De verwerking van de kennis

hierbij opgedaan is derhalve niet urgent. Wat de kaapvaart betreft, zijn de meeste oorlogen nu uitgezocht, ook de laat-acht-tiende-eeuwse. De voor de kaapvaart zo belangrijke Negenjarige Oorlog is nog grotendeels onbeschreven. Voor de tweede helft van de Tachtigjarige Oorlog is wat Zeeland betreft, informatie beschikbaar gekomen uit de rekeningen van de ontvan-ger-generaal van de Zeeuwse admiraliteit.

Het wensenlijstje moet worden afgesloten. Andere grotere en kleinere suggesties zijn natuurlijk mogelijk. Eén past uitstekend bij de groeiende vermaatschappelijking van de krijgsmacht in het algemeen en de hiervoor gesignaleerde behoefte aan onderzoek naar de relatie van de marine met het parlement: over enige jaren kan worden verwacht dat de tijd rijp is voor historisch onderzoek naar het ontstaan van en de verwickelingen rondom de RSV- en Walrus-affaires. Dat zal ook het geval zijn met de introductie van de vrouw in de zeemacht. Een studie over de Marva's is spoedig te verwachten.

Eerder werd met enige afgunst gewezen op het bestaan van de Navy Records Society in Groot-Brittannië en haar 130 delen. Het ziet ernaar uit dat in Nederland een bescheiden poging zal worden ge-waagd om de publikatie van marine-histo-rische bronnen ter hand te nemen. Daarbij hoeft het niet alleen om correspondentie van vlootvoogden te gaan, maar zou ook aan series sterktelijsten van schepen en personeel of begrotingen gedacht kunnen worden. Al met al mag met stelligheid worden beweerd dat de stand van de marinegeschiedschrijving anno 1992-1993 een andere is dan twintig jaar geleden door de Historisch-Wetenschappelijke commissie werd vastgelegd, en dat de onderzoeksdesiderata veelal niet meer dezelfde zijn.

Noten

1. *Rapport over de huidige stand en toekomstige planning van het wetenschappelijk onderzoek der Nederlandse geschiedenis, samengesteld door de Historisch-Wetenschappelijke Commissie der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen* (Amsterdam, 1974), 7, 33-35 en 126-138.
2. Zie in aflevering 1 (1989) de inleiding van de editors en de tekst van de brochure.
3. J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen*, zes delen in tien banden ('s-Gravenhage, 1833-1848). Beter te raadplegen is de vijfdelige tweede en derde druk van 1858-1862 en 1869; J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche zeemagt in hare verschillende tijdperken geschetst*, 4 delen (Rotterdam/Nieuwediep, 1865-1876); J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, 4 delen (Amsterdam, 1939-1942).
4. J.R. Bruijn, 'Wittelman en de Maritieme Geschiedenis der Nederlanden' in: *Spiegel Historiael* 24 (juli 1989) 3.
5. S. Adams, 'Review article: the Gran Armada: 1988 and after' in: *History* 76 (1991) 238-249.
6. A. van der Kuijl, *De glorieuze overtocht. De expeditie van Willem III naar Engeland in 1688* (Amsterdam, 1988).
7. Bewerkt door G.J.A. Raven en N.M.A. Rodger en uitgegeven in Edinburgh 1990. De bijdragen van J.A. de Moor, Rodger en G. Teitler voldoen hieraan.
8. Ook publikatie in een tijdschrift biedt hier-tegen geen garantie, want wie zou in de overigens prestigieuze *Notes and Records* van de Royal Society een conferentiebijdrage over de twee marines van Willem III verwachten (no. 12.314)?
9. Beide bundels uitgegeven door P. Adam onder de titels *Course et Piraterie* (Parijs, 1975) en *Seamen in Society* (Perthes, 1980).
10. Bijvoorbeeld het promotieonderzoek van V. Enthoven naar de handel en scheepvaart van het gewest Zeeland in de zestiende tot en met achttiende eeuw.
11. Van J. Winton in *Seascope* 10 (1988) 40-41.
12. *The Navy in the war of William III 1689-1697. Its state and direction* (Cambridge, 1953), XXII.
13. D.A. Baugh, *British naval administration in the age of Walpole* (Princeton, 1965).

14. Als een voorbeeld diene: J. Pritchard, *Louis XV's navy 1748-1762. A study of organization and administration* (Kingston/Montreal, 1987).
15. *The Admiralty* (Lavenham, 1979).
16. Bijvoorbeeld A. Carew, *The lower dock of the Royal Navy 1900-39. The Invergordon mutiny in perspective* (Manchester, 1981).
17. J.B. Hattendorf (ed.), *The influence of history on Mahan* (Newport, 1991).
18. Voor de artikelen van respectievelijk J.L. Anderson en D.A. Wheeler zie nrs 10.820 en 14.269.
19. J.R. Bruijn, 'Cornelis Tromp (1629-1691): een niet-gewaardeerd dienaar van de heren' in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 96 (1983) 179-192.
20. D. van der Horst, 'Vergeten herinneringen van een minister van Willem III: F.L. Geerling in zijn gedenkschriften' in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 106 (1991), 45-66 (Marine 1883-1884). Het *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* gaf de zeevaart geen enkele aandacht.
21. G. Teitler (ed.), *Dagboekantekeningen van vice-admiraal F. Pinke, commandant zee-macht in Nederlands-Indië 1914-1916* (Den Haag, 1986).
22. H.W. Nordvik, 'Norwegian maritime historical research during the past 20 years: a critical survey' in: *Sjofartshistorisk Arsbok* (Bergen, 1990) 241-297, zie 256.
23. Ook de relatie van de marine tot kabinet en parlement staat in de belangstelling, zie o.a. J.W.L. Brouwer, 'De stem van de marine in de ministerraad. Schout-bij-nacht H.C.W. Moorman als staatssecretaris van Marine in het kabinet-Drees-Van Schaik, 1949-1951' in: *Politieke opstellen* 9 (Nijmegen, 1989) 29-55.
24. Zie ook A. de Booy in *Tijdschrift voor Zeege-schiedenis* 2 (1983) 17-31.
25. J.F. van Dulm en R.E.J. Weber, 'Roem en rampspoed van ons nationale museum van het zeezezen' in: *Mededelingen van de Neder-*

landse Vereniging voor Zeege-schiedenis 8 (1964), 2-13.

26. Zie ook G.T. Haneveld, 'Medische aspecten van de slag bij Doggersbank' in: *Tijdschrift voor de Geschiedenis der Geneeskunde, Natuurwetenschappen, Wiskunde en Techniek* 5 (1982) 78-88 (niet vermeld in de 'Biblio-grafie'). C.A. Davids wees mij op dit artikel.
27. *The Armada of Flanders. Spanish maritime policy and European war, 1568-1668* (Cam-bridge, 1992).
28. In het kader van een groot onderzoeksproject, opgezet door de Stichting Historisch Onder-zoek, naar de cultuurgeschiedenis van de Republiek in de zeventiende eeuw is één van de vijftien afgebakende thema's een studie naar de zeevarenden in het noordelijk Maas-gebied. In deze aanpak past dat hiervoor een onderzoeker wordt aangesteld. Dit is vrij uitzonderlijk.
29. A. de Booy heeft in de afgelopen jaren af-schriften van de resoluties van de admiraliteit van de Maze in de jaren twintig en dertig vervaardigd, welke bij het Instituut voor Maritieme Geschiedenis en de Afdeling Zeege-schiedenis te Leiden berusten.
30. J. Brewer, *The sinews of power. War, money and the English state, 1688-1783* (Londen, 1989); M.C. 't Hart, *Credit and power. State making in seventeenth century Netherlands* (ongepubliceerde dissertatie, Leiden, 1988); J.M.F. Fritschy, *De patriotten en de financiën van de Bataafse Republiek* (Den Haag, 1987). Zie ook E.H.M. Dormans, *Het tekort. Staats-schuld in de tijd van de Republiek* (Amster-dam, 1991).
31. Een eerste aanzet daarvoor in G. Teitler (ed.), *Tussen crisis en oorlog. Maatschappij en krijgsmacht in de jaren '30* (Dieren, 1984) 131-141.
32. Een recent buitenlands voorbeeld is J.D. Davies, *Gentlemen and tarpaulins. The of-ficers and men of the Restoration navy* (Ox-ford, 1991). Hier ligt overigens ook een thema voor een vergelijkend internationaal congres.