



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Twee eeuwen maritieme geschiedschrijving in Nederland

Acda, G.M.W.; Heijer, H. den; Vliet, A.P. van

Citation

Acda, G. M. W., Heijer, H. den, & Vliet, A. P. van. (2008). Twee eeuwen maritieme geschiedschrijving in Nederland. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 27(1), 3-17. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306042>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306042>

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

Ten geleide

Dit nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis is gewijd aan het thema: twee eeuwen maritieme historiografie. Behalve een inleidend overzichtsartikel wordt een viertal 'maritieme boegbeelden' in een biografisch artikel behandeld. Behalve aan het leven van deze 'maritieme boegbeelden' wordt uitgebreid aandacht besteed aan hun werk op maritiem-historisch gebied. Het betreft de historici J.C. de Jonge, M.G. de Boer, J.C.M. Warnsinck, T.H. Milo en F.J.A. Broeze. De basis voor dit nummer is gelegd in een werkcollege dat eind 2006 aan de Universiteit van Leiden werd verzorgd. Meer over het hoe en waarom van dit themanummer vindt u in het inleidende artikel.

In dit Tijdschrift wordt tevens aandacht besteed aan een tweetal leden die de Vereniging voor Zeegeschiedenis in 2007 zijn ontvallen: L.L. von Münching en F. Snapper. Beiden hebben op belangrijke wijze bijgedragen aan het onderzoek naar de maritieme geschiedenis.

Vermeldenswaard is ook de bijdrage van D.J. Tang in de rubriek 'boekbesprekingen'. In een uitgebreide recensie besteed hij aandacht aan de belangrijkste boeken die in het 'De Ruyter-jaar' 2007 zijn verschenen.

Hiermee hopen wij opnieuw een gevarieerd en boeiend nummer van ons Tijdschrift voor u te hebben samengesteld.

Joke Korteweg

Bijdragen

Twee eeuwen maritieme geschiedschrijving in Nederland Gerard Acda, Henk den Heijer en Adri van Vliet	3
Johannes Cornelis de Jonge (1793-1853) 'Historicus onzer zeetriomfen' Nico Habermehl	18
Michael Georg de Boer (1867-1958) De schoolmeester Henk den Heijer	25
J.C.M. Warnsinck (1882-1943) De wegbereider Diederick Wildeman	31
Taco Hayo Milo (1906-1960) De inspirator Femme S. Gaastra	41
Frank Broeze (1945-2001) Met een blik op de wereld Jaap R. Bruijn	46
MEDEDELINGEN	
Over de auteurs	52
Summaries	54
In Memoriam Dr. F. Snapper (1912-2007)	57
In Memoriam L.L. von Münching (1914-2007)	58
LITERATUUR	
Boekbesprekingen	60
Signalementen	91
Nieuwe boeken en artikelen	93
Ron Brand	
Agenda	136

Twee eeuwen maritieme geschiedschrijving in Nederland

GERARD ACDA, HENK DEN HEIJER EN ADRI VAN VLIET

INLEIDING

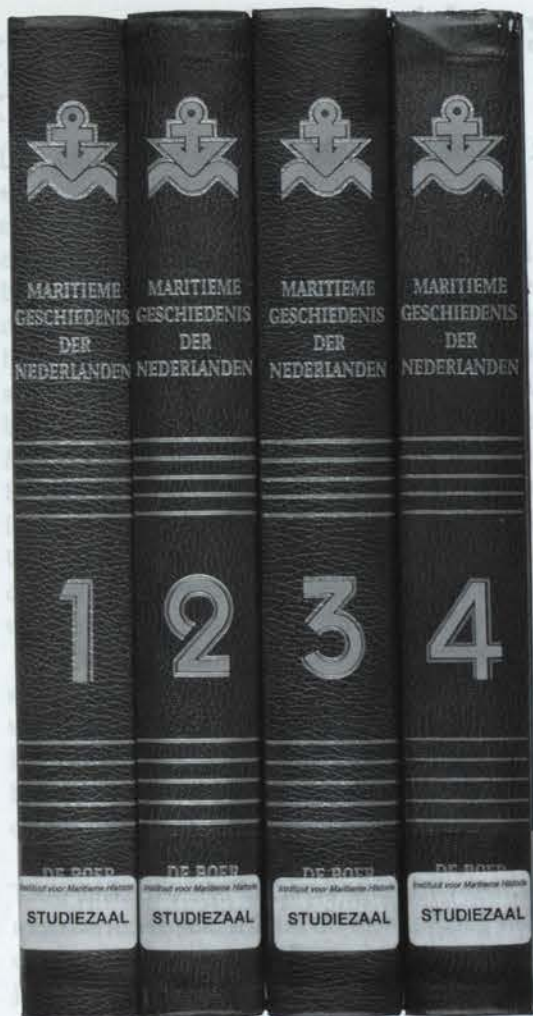
Algemeen rijksarchivaris Jhr. Mr. J.C. de Jonge merkte in de inleiding van zijn tussen 1833 en 1848 verschenen *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* op, dat het zeer zonderling was "dat er tot hiertoe geene Geschiedenis bestaat van het Zeewezen eener natie gelijk de Nederlandsche, welke hare vrijheid, haren roem, haren luister, hare welvaart, ja zelfs haar aanzijn aan dat Zeewezen grootendeels heeft te danken".¹ Hij bedoelde daarmee niet dat er in het verleden geen aandacht aan de maritieme geschiedenis van Nederland was geschonken, maar dat de tot dan toe verschenen werken geen systematische behandeling van die geschiedenis kenden en een wetenschappelijke aanpak ontbeerden.² Het waren vooral anekdotische en kritiekloze publicaties over zeehelden, zeeslagen en verslagen van beroemde zee-reizen zoals de tocht van Jacques Mahu en Simon de Cordes door Straat Magalhães aan het einde van de zestiende eeuw. Het zesdelige overzichtswerk van J.C. de Jonge brak met die traditie en geldt als de eerste wetenschappelijke, op uitgebreid bronnenonderzoek gebaseerde studie van de marine vanaf de late Middeleeuwen tot aan de stichting van het Koninkrijk. De rijksarchivaris was daarmee in Nederland de grondlegger van de op wetenschappelijke leest geschoeide maritieme geschiedschrijving.

Natuurlijk rijst dan meteen de vraag wat maritieme of zeegeschiedenis eigenlijk is. In de negentiende eeuw werd daaronder de geschiedenis van de marine en, zij het in mindere mate, die van de grote handelscompagnieën verstaan. De huidige hoogleraar zeegeschiedenis F.S. Gaastra echter omschreef zijn vak on-

langs als de geschiedenis "die zich bezighoudt met alle vormen van de exploitatie van de zee".³ Dat is een zeer ruime definitie waarmee Gaastra terecht aangeeft dat maritieme geschiedenis, net als veel andere sectoren binnen de geschiedeniswetenschap, zich tegenwoordig moeilijk laat afbakenen. J.C. de Jonge en zijn tijdgenoten konden de lijnen nog scherp trekken, maar na hen heeft het vakgebied zich voortdurend verbreed en verdiept, waardoor de grenzen ervan geleidelijk vervaagden. Naast overzichtswerken verschenen er studies over scheepsbouw, reders, rederijen, de mens aan boord en tal van andere onderwerpen.

In dit artikel willen wij een beeld schetsen van twee eeuwen maritieme geschiedschrijving, waarbij wij ons goed realiseren dat het vak soms ongemerkt overgaat in koloniale, sociale, economische of andere vormen van geschiedschrijving. Eerst zal een overzicht worden gegeven van de maritieme overzichtswerken waarin de stand van het onderzoek is neergeslagen, vervolgens geven wij aandacht aan het maritiem-historische netwerk dat onontbeerlijk is geweest voor de ontwikkeling van het vak, en ten slotte volgen twee paragrafen waarin de maritieme geschiedschrijving chronologisch wordt behandeld.

Het is overigens niet voor het eerst dat in het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van de maritieme geschiedschrijving in Nederland. In 1994 werd een historiografisch nummer uitgebracht, waarin J.R. Bruijn en L. Hacquebord analyseerden hoe het historisch onderzoek naar de marine en de walvisvaart zich sinds de verschijning van de vierdelige *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (1976-1978) had ontwikkeld. De redactie van het tijdschrift wilde aanvankelijk een bre-



Afb. 1. De vierdelige Maritieme Geschiedenis der Nederlanden van Uitgeverij Unieboek B.V. uit Bussum (1970-1973). Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag.

der beeld van het maritiem-historisch onderzoek in Nederland schetsen, maar dat is toen helaas niet gelukt.⁴ In dit themanummer wordt de historiografische draad van 1994 in een andere vorm weer opgepakt. Naast dit brede historiografisch overzicht worden in afzonderlijke artikelen vijf historici geportretteerd die de afgelopen twee eeuwen een belangrijke bijdrage aan de maritieme geschiedschrijving hebben geleverd. Dat zijn achtereenvolgens J.C. de

Jonge, M.G. de Boer, J.C.M. Warnsinck, T.H. Milo en F.J.A. Broeze. Het spreekt voor zich dat deze historici in dit overzichtsartikel slechts kort worden aangestipt.

De basis voor dit themanummer werd in het najaar van 2006 gelegd tijdens een aan de Universiteit Leiden gehouden werkcollege over maritieme geschiedschrijvers in de negentiende en twintigste eeuw. Het materiaal dat Tristan Broos, Rutger Ebskamp, Michiel Jongebreur, Dirk Koper, Eelco Ruijsen en Koen Weber tijdens hun onderzoek bijeen hebben gebracht, is gedeeltelijk in dit historiografische en in enkele biografische artikelen verwerkt. De auteurs zijn genoemde studenten veel dank verschuldigd voor het onontbeerlijke veldwerk dat zij voor dit themanummer hebben verricht.

MARITIEME OVERZICHTSWERKEN UIT DE NEGENTIENDE EN TWINTIGSTE EEUW

Levensbeschrijvingen van zeehelden en reisbeschrijvingen van zeelieden uit de zestiende en zeventiende eeuw domineerden lange tijd de boekenplanken van het achttiende-eeuwse maritieme lezerspubliek. Overzichtswerken waarin het Nederlandse maritieme verleden werd beschreven, waren een zeldzaamheid. A. Thysius was de eerste die met zijn *Historia navalis sive celeberrimorum praelorium ...* (1657) een opsomming publiceerde van de Nederlandse daden ter zee tot aan 1648. Pas in de eerste helft van de negentiende eeuw verscheen een echt overzichtswerk, de al eerder aangehaalde zesdelige *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* van J.C. de Jonge (1793-1853). De Jonge was de eerste die de gehele geschiedenis van de Nederlandse marine vanaf de zestiende eeuw tot aan de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Napoleons keizerrijk (1810) behandelde op basis van originele archiefstukken. De waarde van dit overzichtswerk werd enorm vergroot, doordat een brand in het Ministerie van Marine (1844) veel van het door De Jonge geraadpleegde archiefmateriaal vernietigde. Maritieme ge-

schiedenis was bij De Jonge synoniem met marinegeschiedenis. Daarnaast beperkte hij zich tot de wederwaardigheden van de oorlogsvloot en haar bevelhebbers. Voor de opvarenden was in zijn werk geen plaats. Gestimuleerd door De Jonges werk voelde zeeschilder P.J. Schotel (1808-1865) zich zelfs geroepen "om de heldendaden onzer voorouders ter zee, in eene reeks van fraaije tafereelen aanschouwelijk te maken". In 1850 kwam Schotels *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden uit*. Enkele jaren later verscheen het vierdelige *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst* (1865-1876) van J.J. Backer Dirks (1825-1893). Het was een vrije bewerking van en een vervolg op het werk van De Jonge en geschreven in een verhalende stijl met veel feitelijke informatie. Backer Dirks was als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder. Op last van de minister van Marine moest zijn *Nederlandsche zeemacht* op elk marineschip aanwezig zijn. Het grote verschil met De Jonge was dat, met Backer Dirks als eerste, nu auteurs aantraden die zelf een marineachtergrond hadden. Lange tijd zou de maritieme geschiedschrijving gedomineerd worden door (ex)marineofficieren. Maritieme geschiedenis werd een synoniem voor marinegeschiedenis.⁵

De *Geschiedenis van Nederland ter zee* (1939-1942), eveneens bestaande uit vier delen, van marineofficier en historicus J.C. Mollema (1881-1946), bouwde als laatste voort op dit uitgangspunt. Kenmerkend hiervoor is de opdracht die Mollema in deel één van zijn overzichtswerk liet opnemen: "Aan de nagedachtenis der zeeofficieren, die na het heldentijdperk, ondanks kleineering en dikwijls verguizing, met lust en onverwoestbare hoop op de toekomst het vaderland dienden, wordt dit werk opgedragen".⁶

Na de Tweede Wereldoorlog zette zich een verbreding in. Maritieme historici betraden nieuwe onderzoeksterreinen. Naast marine kregen koopvaardij, visserij, kaapvaart en de sociale, economische en technische aspecten van het zeevarend bedrijf steeds meer aan-

dacht. Maritieme geschiedenis werd weer een ruimer begrip, dat meer dan alleen marinegeschiedenis omvatte. Passend in deze ontwikkeling was de verschijning van de *Maritieme Encyclopedie* in de jaren 1970-1973 door uitgeverij Unieboek te Bussum. Haaks hierop stond het advies van de in 1974 opgerichte Historisch-Wetenschappelijke Commissie van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW). Volgens deze commissie behoorde onderzoek naar de geschiedenis van de marine tot het domein van de krijgsgeschiedenis en niet tot de zeegegeschiedenis. Velen vonden dit een te enge benaderingswijze. Heel duidelijk kwam dit tot uitdrukking in de uitgave van de breed samengestelde vierdelige *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* van dezelfde uitgever. De MGN, zoals ingewijden dit overzichtswerk al spoedig noemden, was in verschillende opzichten baanbrekend. Het ging uit van de ondeelbaarheid van het vakgebied van de zeegegeschiedenis. In deze zeegegeschiedenis 'nieuwe stijl' stonden niet langer de zeemacht en zeehelden uit de zeventiende eeuw centraal, maar koopvaardij binnen en buiten Europa, walvisvaart, visserij en marine, met daarnaast aandacht voor scheepstypen, scheepsbouw, havens, reders, zeevarenden, zeerecht, - verzekeringen en navigatie in de loop der tijd. Voor het eerst werd op grote schaal gebruik gemaakt van statistische gegevens, die met behulp van de computer werden verzameld en bewerkt. De MGN was een samenwerkingsproject van zeehistorici uit België en Nederland. Het grote aantal auteurs stond uiteindelijk garant voor een eigentijdse benadering van het maritieme verleden. De MGN als standaardwerk staat nog steeds op eenzame hoogte. Het zal moeilijk zijn om in de eenentwintigste eeuw een gelijksoortig overzichtswerk samen te stellen dat met deze MGN kan wedijveren.⁷

HET MARITIEM-HISTORISCH NETWERK

In de loop van de negentiende eeuw verschenen

diverse maritieme periodieken en werden allerlei maritiem-historische verenigingen opgericht. Zij groeiden uiteindelijk uit tot platforms waar maritieme geschiedschrijvers en geïnteresseerden elkaar ontmoetten. Rond de redacties, besturen en de verenigingen ontstond een maritiem-historisch netwerk. De publicatie van tijdschriften of jaarboeken, bestuursvergaderingen en verenigingsbijeenkomsten vormden het bindende element.

Tijdschriften beten de spits af. Van 1788 tot 1830 verscheen de *Zeemansalmanak*, met daarin 'Berigten en verhandelingen over onderwerpen der Zeevaartkunde'. Tussen 1837 en 1840 verschenen de *Berigten* als zelfstandig periodiek. Lange tijd was de Utrechtse professor J.F.L. Schröder (1774-1845) de drijvende kracht achter de *Berigten*. De Jonge kon bij het schrijven van zijn *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* gebruik maken van de *Verhandelingen en berigten betreffende het Zeewezen en de Zeevaartkunde* (1841-1870) en het *Tijdschrift toegewijd aan het Zeewezen* (1831-1835 en 1841-1852). In 1879 verscheen de eerste aflevering van het op professionele zee-lieden gerichte periodiek *De Zee: tijdschrift gewijd aan de belangen der Nederlandsche stoom- en zeilvaart met daarin veel aandacht voor de geschiedenis van de zeevaartkunde*. Vanaf 1916 publiceerde E. Crone (1891-1975) geregeld artikelen over dit onderwerp in *De Zee*.⁸

Op 10 maart 1883 werd de Vereeniging tot behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen opgericht, waar uiteindelijk de Koninklijke Vereniging voor Marineofficieren (KVMO) uit ontstond. Aanleidingen voor de oprichting waren de verschijning van een brochure van kapitein-ter-zee J.W. Binkes als reactie op de ondergang van Zr.Ms. rammonitor *Adder* op 5 juli 1882 voor de kust van Scheveningen, de daaruit voortvloeiende kritiek op de Koninklijke Marine en de behoefte bij marineofficieren om Binkes' opvattingen in eigen kring te bespreken. Ruim drie jaar later bracht de vereniging het *Marineblad*, Bijblad op de verslagen van de Marine-Vereeniging uit. In het



Afb. 2. Titelpagina van de *Berigten en verhandelingen over onderwerpen der Zeevaartkunde* uit 1837. Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag.

voorwoord van het eerste nummer sprak de redactie de wens uit dat het *Marineblad* "de belangstelling in de Marine levendig houdt, dat de eer onzer Marine weet te handhaven en door zijn verschijnen nut sticht, om mede te werken tot het verkrijgen en in stand houden van eene krachtige Marine, aan wie de natie in ure des gevaars hare heiligste belangen kan toe vertrouwen". Uiteindelijk ontwikkelde het *Marineblad* zich tot een vaktijdschrift dat voldoende ruimte bood voor het publiceren van (populair) wetenschappelijk artikelen op het gebied van de marinegeschiedenis. Een groot pleitbezorger hiervan was J.C.M. Warnsinck (1882-1943). Vanaf de jaren twintig wist hij te bereiken dat kennis van de zeevaartgeschiedenis bij de ma-

rine zelf erkenning vond en slaagde hij erin via het *Marineblad* tot actieve bestudering hiervan te bewegen.⁹

Toch bleef lange tijd het beoefenen van de zee-geschiedenis een elitaire aangelegenheid. Slechts welgestelden als bankier D.F. Scheurleer (1855-1927) hadden tijd en financiën om zich daadwerkelijk met maritiem-historisch onderzoek bezig te houden. In 1900 organiseerde hij te Den Haag de Geschiedkundige Tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen. Een jaar droeg hij bij aan de oprichting van de Vereniging 'Het Nederlandsche Zeewezen', een vereniging die de belangstelling voor de zee moest vergroten, "opdat iedereen in de gelegenheid kan zijn of komen om aan de ontwikkeling van ons zeewezen een stoot in de goede richting te geven". In *Het Nederlandsche Zeewezen* publiceerden Scheurleer en anderen hun (historische) onderzoeksresultaten met de achterliggende idee dat uit het verleden lessen waren te trekken voor de toekomst van maritiem Nederland.¹⁰

In navolging van de Navy League, La Ligue Maritime Française en de Deutscher Flotten Verein werd in 1906 de Nederlandsche Vereeniging 'Onze Vloot' opgericht. De vereniging stelde zich tot doel "de kennis van en de belangstelling in de Nederlandsche Zeemacht aan te kweken en te versterken bij alle Nederlandsche onderdanen in het Moederland, in de Koloniën en in het buitenland en dus ook bij het Nederlandsche Volk het besef op te wekken en te verlevendigen van de onmisbaarheid eener krachtige oorlogsmarine". Immers "de kracht der vloot maakt een noodzakelijke voorwaarde uit voor de grootheid van het land". Lezingen, vaartochten en excursies naar interessante maritieme bedrijven en objecten werden door het hoofdbestuur en een groeiend aantal afdelingen georganiseerd ten einde de belangstelling voor en kennis over de vloot te vergroten. In 1908 kwam de eerste aflevering van *Onze Vloot* uit (later omgedoopt in *Ons Zeewezen, Zeewezen en tenslotte Maritiem Nederland*). In dit periodiek was ruimte beschikbaar voor maritiem-historische artikelen, waardoor het belang van

een vloot met historische argumenten kon worden onderbouwd.¹¹

Naar het voorbeeld van de Britse Hakluyt Society richtte een aantal historici in 1908 de Linschoten-Vereeniging op. Naamgever was Jan Huyghen van Linschoten, die aan het einde van de zestiende eeuw zijn reiservaringen publiceerde en daarmee voor Nederlanders de zee weg naar Azië openlegde. Het publiceren van reisverhalen, die nog ongebruikt in bibliotheken en archiefinstellingen liggen, is nog steeds de hoofdinstelling van de Linschoten-Vereeniging. Inmiddels zijn er al meer dan 100 boeken gepubliceerd. Daarnaast organiseert de Linschoten-Vereeniging ook andere activiteiten die verband houden met reizen, over land en op zee.¹²

Gelijktijdig met de oprichting van de bovengenoemde verenigingen werden – vaak door



Afb. 3. Wervingsfolder van de 'Nederlandsche Vereeniging Onze Vloot' uit 1906. Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag.

dezelfde personen – initiatieven ontplooid om (scheeps)historische verzamelingen in musea bijeen te brengen. Maritieme historici, zoals Scheurleer, W. Voorbeijtel Cannenburg (1883-1978) en Warnsinck behoorden tot de oprichters of maakten later deel uit van de directies of besturen van de scheepvaartmusea. Grote stimulansen gingen hiertoe uit van de in 1852 door de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub te Rotterdam georganiseerde eerste Nederlandse tentoonstelling op scheepvaartgebied, Scheurleers tentoonstelling over de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen en de daarna door heel Nederland georganiseerde De Ruyterfeesten in 1907. Concrete stappen om tot een scheepvaartmuseum te komen werden alereerst in Rotterdam gezet. De Yachtclub stichtte in 1874 het op zichzelf staand maritiem museum, dat al spoedig onder de naam Maritiem Museum 'Prins Hendrik' grote bekendheid verwierf. Met behulp van exposities, de Modelkamer en publicaties hoopten de initiatiefnemers de aandacht voor de maritieme geschiedenis van Nederland en de kennis van het varende bedrijf te vergroten. In Amsterdam fungeerde de in 1913 gehouden Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS) als katalysator. De historische afdeling van deze commerciële tentoonstelling was gevuld met bruiklenen van particulieren, musea en instellingen. De organisatoren wilden met dit laatste iets 'blijvends' doen. Uiteindelijk werd in 1916 te Amsterdam de Vereniging 'Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum' opgericht. Deze vereniging legde zich in eerste instantie toe op de vorming van een collectie, daarna volgde de realisatie van een museum en de uitgave van jaarverslagen en collectiegerelateerde uitgaven. In de jaarverslagen werd steeds plaats ingeruimd voor maritiem-historische artikelen.¹³

De visserijgeschiedenis werd in 1920 in Vlaardingen in beeld gebracht door de oprichting van het Visscherijmuseum in combinatie met de Vlaardingsche Oudheidkamer. Buiten Holland ontstonden in de jaren dertig in

Noord-Nederland twee scheepvaartmusea: het Noordelijk Scheepvaartmuseum in 1932 in de stad Groningen en het Fries Scheepvaartmuseum in 1938 in Sneek. Elders in het land namen musea maritieme collecties op in hun verzameling. Allengs ontstonden ook gespecialiseerde maritieme musea, zoals in 1948 het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen, het Helders Marinemuseum (1961), het Baggermuseum in Sliedrecht (1973) en het Sleepvaartmuseum in Maassluis (1979). Recent is de voortzetting en uitbreiding van de maritieme collectie van het Stedelijk Museum van Vlissingen in een nieuwe locatie onder de naam Zeeuws maritiem muZEEum, geopend in 2002.

In 1959 werd in Hoorn de Vereniging van Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders opgericht. In 1985 werd de vereniging omgevormd tot een stichting met als doel het levend houden van de herinnering aan de grote zeilvaart. De stichting verzorgt publicaties over de grote zeilschepen en het manoeuvreren met deze schepen.

Naast de netwerken die rond de bovengenoemde verenigingen en maritieme musea ontstonden, was de oprichting van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis in 1961 van groot belang. R.E.J. Weber (1907-2005) en mejuffrouw A.M.P. Mollema (1914-1971) namen het initiatief tot deze oprichting. De zeehistorische vereniging maakte, in een direct in 1961 ingesteld mededelingenblad, al spoedig duidelijk wat zij tot het terrein van de zeegeschiedenis rekende. Dat bleek heel wat meer dan alleen marinegeschiedenis; ook de historie van de civiele scheepvaart in al haar facetten, visserij, ontdekkingsreizen, scheepsbouw, haven- en zeewerken, stuurmanskunst, zeerecht, zeesport en de schepeling behoorden daartoe. De primaire doelstelling van de vereniging is de wetenschappelijke belangstelling wekken voor zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen. Zij doet dit door het leggen van contacten en het bevorderen van samenwerking tussen wetenschappers, mensen die beroepsmatig met de zee en de scheepvaart bezig zijn en 'amateurs' of liefhebbers. Door de

uitgave van de *Mededelingen* (later omgevormd tot het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*), Acht Glazen, jaarlijkse bijeenkomsten en (inter)nationale contacten ontstond een niet weg te denken maritiem-historisch netwerk.¹⁴

Net voor de eeuwwisseling, op 8 januari 1999, werd door L.M. Akveld en W.F.J. Mörzer Bruyns de Sociëteit 'Het Aquarium' in het leven geroepen. De sociëteit biedt actieve beoefenaars van de maritieme geschiedenis afkomstig uit de universitaire wereld, maritieme musea en onderzoeksinstituten de mogelijkheid elkaar te ontmoeten en informatie uit te wisselen over onderzoek, tentoonstellingen en publicaties.

Dankzij de inspanningen die in het (recente) verleden zijn gedaan door de oprichting van tijdschriften, (museum)verenigingen en een sociëteit, kunnen maritieme historici en geïnteresseerden elkaar 'wetenschappelijk' ontmoeten. De infrastructuur van dit netwerk werd voor een deel al in de negentiende eeuw gelegd.

VERBREIDING EN PROFESSIONALISERING (1900-1945)

In de tweede helft van de negentiende eeuw werden via het maritiem-historisch netwerk de lijnen uitgezet waarlangs de maritieme geschiedschrijving zich vanaf het begin van de twintigste eeuw zou ontwikkelen. In deze en de volgende paragraaf zal de chronologie van die ontwikkeling worden gevolgd.

Na de eeuwwisseling nam het onderzoek naar en een groeiend aantal publicaties over het Nederlandse maritieme verleden aanzienlijk toe. Het onderzoek kreeg nieuwe impulsen vanuit onder meer de Linschoten-Vereeniging, de verenigingen van scheepvaartmusea en de Koninklijke Marine.

Marineofficieren hebben in de eerste helft van de twintigste eeuw een prominente rol gespeeld in de maritieme geschiedschrijving. Een van de markantste personen was S.P. l'Honoré Naber (1865-1936), een kapitein-ter-zee die zich na zijn pensionering in 1914 letterlijk op

het maritieme verleden heeft gestort. Hij had zich vooral ten doel gesteld om zeldzame reisbeschrijvingen en nooit eerder gepubliceerde journalen uit te geven, een taak die hij met ongekende ijver heeft verricht. Zo publiceerde l'Honoré Naber tien delen in de serie werken van de Linschoten-Vereeniging, een organisatie waarvan hij zelf driemaal voorzitter is geweest. Daarbuiten publiceerde hij nog 21 boeken en een groot aantal artikelen.¹⁵ Maar ijver maakte van l'Honoré Naber nog geen vernieuwer. Zijn verdienste voor het vak was het toegankelijk maken van historisch materiaal voor anderen en in die zin wordt zijn werk nog steeds door historici gebruikt. Een tweede marineofficier die van zeer groot belang is geweest, is J.C.M. Warnsinck. Hij schreef een respectabel aantal monografieën en artikelen over voornamelijk zeventiende-eeuwse maritieme onderwerpen. Behalve reisjournalen en bronnen publiceerde hij ook over de tactiek van Michiel de Ruyter, de samenwerking tussen de Engelse en de Nederlandse vloot en de grote handelscompagnieën. Warnsinck heeft niet alleen het spectrum van de maritieme geschiedschrijving verbreed, maar ook wetenschappelijke erkenning voor het vak weten af te dwingen. Na privaatdocentschappen in Amsterdam en Leiden werd hij in 1939 tot bijzonder hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Universiteit van Utrecht benoemd, de eerste leerstoel zeegeschiedenis in Nederland.¹⁶

Naast marineofficieren waren ook anderen actief op het terrein van de maritieme geschiedschrijving. Een van hen was J.E. Elias (1875-1959), een telg uit een oud regentengeslacht en selfmade historicus. Elias was geïnteresseerd in de Republiek als economische grootmacht en onderzocht hoe de Nederlanders en Engelsen in de zeventiende eeuw om het overwicht op zee streden. In zijn zesdelige werk *Schetsen uit de geschiedenis van het zeewezen* (1916-1930) nam Elias het overzichtswerk van J.C. de Jonge als eerste kritisch onder de loep. Hij gebruikte deels ander bronnenmateriaal dan zijn voorganger en toonde aan dat maritieme geschiedschrijving

meer kon zijn dan verhandelingen over zeeslagen en zeehelden. Elias onderzocht bijvoorbeeld het beleid dat aan de uitrusting van oorlogsvloten en eskaders ten grondslag heeft gelegen. In *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft van de 17^e eeuw* (1933) beschreef hij als eerste de bouw van een staande oorlogsvloot in het midden van de zeventiende eeuw, een ontwikkeling die de overgang markeert van de 'oude' naar de 'nieuwe' marine.¹⁷ Elias heeft, door politieke en economische aspecten in zijn werk te incorporeren, vooral de geschiedschrijving van de Nederlandse marine naar een hoger plan getild.

Maritiem- en economisch-historisch onderzoek raakten in de eerste helft van de twintigste eeuw steeds nauwer met elkaar verweven.¹⁸ Zo publiceerde J.G. van Dillen (1883-1969), een van de grondleggers van de economische geschiedschrijving in Nederland, geregeld studies op het snijvlak van beide gebieden. Van Dillen was onder meer geïnteresseerd in de economische aspecten van de vaart op Azië, waaronder de organisatie van de voorcompagnieën, de eerste aandeelhouders van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en het speculatiedrag van voormalig VOC-bewindhebber Isaac le Maire. Zijn werk is nog steeds van groot belang voor historici die onderzoek doen naar de organisatie en financiering van de handel op Azië.

De historici M.G. de Boer (1867-1958) en J.H. Kernkamp (1904-1980) droegen ook in belangrijke mate bij aan de vervlechting van maritieme en economische geschiedschrijving. Beiden richtten zich vooral op scheepvaartondernemingen en reders. De Boer publiceerde over een breed scala aan onderwerpen, onder meer over de zeehelden Piet Hein en Maarten Harpertzoon Tromp, maar pionierswerk heeft hij alleen verricht op het terrein van de geschiedenis van Nederlandse stoomvaartmaatschappijen.¹⁹ Met zijn gedenkboeken schiep De Boer een nieuwe richting binnen de maritieme geschiedschrijving, waarbij wel moet worden opgemerkt dat het wetenschappelijke gehalte er

van door J.C. van Dillen is bekritiseerd.²⁰ Kernkamp richtte zich in zijn onderzoek en publicaties meer op zestiende- en zeventiende-eeuwse kooplieden en scheepvaart. Zijn studie over *De handel op den vijand 1572-1609* (1931-1934) is nog steeds een belangrijke bron van informatie over de handel en scheepvaart tussen de Noordelijke Nederlanden en het Iberisch schiereiland. Kernkamp had speciale belangstelling voor kooplieden als Jacques della Faille, Hans van der Veken en Daniël van der Meulen, die de weg hebben gebaad voor de Nederlandse handel en scheepvaart op het Middellandse Zeegebied en de landen buiten Europa.²¹ Het was geen toeval dat Kernkamp en andere economisch historici bestuursfuncties hebben vervuld in de Linschoten-Vereeniging en in andere organisaties van het maritiem-historisch netwerk.

Een laatste categorie waaraan wij in deze paragraaf aandacht willen schenken, is de koloniale geschiedenis die onlosmakelijk verbonden is met de geschiedenis van de VOC, de West-Indische Compagnie (WIC) en andere scheepvaartondernemingen die handel dreven met buiten-Europese gebieden. In de negentiende eeuw werd in de koloniale geschiedenis vooral de nadruk gelegd op het ontsluiten van zeldzame publicaties en bronnenmateriaal.²² Historici hebben dat werk in de twintigste eeuw voortgezet, maar daarnaast in toenemende mate onderzoek gedaan naar en monografieën geschreven over tal van maritieme aspecten van het koloniale verleden. S. van Brakel (1879-1953) en W.M.F. Mansvelt (1891-1945) bijvoorbeeld, bestudeerden diepgaand de ondernemingsvormen en financiële resultaten van de grote handelscompagnieën.²³ Hun onderzoek en dat van anderen werd sterk gestimuleerd door de instelling van een leerstoel koloniale geschiedenis in 1902 aan de Universiteit van Leiden.

In de periode 1900-1940 heeft het vak zeege-schiedenis zich van een sterk beschrijvende en op grootse daden gerichte vorm van geschiedschrijving ontwikkeld tot een professionele sector van geschiedeniswetenschap, waarbinnen de beoefenaars ook oog hadden gekregen

voor economische, koloniale en andere aspecten van de zeevaart. Natuurlijk bleven naast wetenschappelijke studies met interessante en nieuwe vraagstellingen ook populaire boeken verschijnen over zeeslagen en zeehelden. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog heeft aan de verdere verbreding en verdieping van de maritieme geschiedschrijving tijdelijke een halt toegevoerd. Tijdens de Duitse bezetting werden instituten gesloten en werd het onderzoek bemoeilijkt. Er werd overigens wel gepubliceerd, onder meer door de Linschoten-Vereeniging, maar dat waren vooral werken over een groots maritiem verleden die de Nederlanders in bezettingstijd moesten bemoedigen. Pas na oorlog kon de draad van het maritiem-historisch onderzoek weer serieus worden opgepakt.

VAN ZEEHELD NAAR ZEEMAN (1945-HEDEN)

In zijn inleiding tot het Second International Congress of Maritime History te Amsterdam en Rotterdam in juni 1996 vergeleek J.R. Bruijn de toestand van de maritieme historie op het feestelijke moment waarop hij sprak met de wat zorgelijker situatie waarin de zeege-schiedenis zich in 1961 bevond. Dat jaar was het oprichtingsjaar van de Nederlandse Vereniging voor Zeege-schiedenis, die in 1996 met een groots internationaal congres haar 35^e verjaardag vierde. De oprichting van de zeehistorische vereniging was vooral bedoeld om in Nederland de bedrijvigheid op maritiem-historisch terrein aanmerkelijk op te voeren.²⁴ Die opzet slaagde, zoals Bruijn in zijn lezing aantoonde, maar niet alleen door de activiteiten van de vereniging. In deze paragraaf wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling van de maritieme geschiedschrijving in Nederland van 1945 tot heden, met aandacht voor auteurs, hun onderwerpen en hun publicaties.

In 1946 werd aan de Leidse universiteit T.H. Milo (1906-1960) benoemd tot hoogleraar in de geschiedenis der overzeese gebiedsdelen en

van het zeezezen. In hetzelfde jaar besloot de minister van Marine tot de oprichting van een historische sectie bij de Marinestaf, die als opdracht de beschrijving van verrichtingen van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog meekreeg.²⁵ In 1952 kreeg Milo de taak, in samenwerking met de historische sectie van de Marinestaf, de geschiedenis van de marine en de koopvaardij in de oorlog te schrijven. Het leek er op, dat de maritieme geschiedschrijving de vooroorlogse concentratie op geschiedenis van de zeeoorlog zou voortzetten, nu dan vooral gericht op recente jaren, maar ook op de zeventiende eeuw. De Commissie voor Zeege-schiedenis van de KNAW, bijvoorbeeld, verzorgde in de jaren veertig en vijftig drie uitgaven, die aspecten van de zeventiende-eeuwse zeeoorlog tot onderwerp hadden. Binnen de commissie, opgericht in 1933, werd wel van gedachten gewisseld over een bredere invulling van het begrip zeege-schiedenis, maar die discussie zou lang zonder gevolgen blijven. In 1960 overleed Milo, collega J.H. Kernkamp nam daarna zijn onderwijstaken min of meer waar. De geschiedschrijving van zeevarend Nederland in oorlogstijd zou later door anderen worden uitgevoerd.

Het jaar 1961 markeerde, zoals nu in terugblik kan worden vastgesteld, het begin van een omslag in het denken over de inhoud van maritieme historie en een opleving van de belangstelling voor deze tak van de geschiedwetenschap. Zoals we al eerder zagen, werd in dit jaar de Nederlandse Vereniging voor Zeege-schiedenis opgericht. In de jaren zestig bleef bij de Leidse universiteit, ondanks het wegvallen van de hoogleraar, de beoefening van de zeege-schiedenis gehandhaafd. Aan het Koninklijk Instituut voor de Marine werd een universitair gevormd historicus als docent aangesteld, terwijl het bureau Maritieme Historie van de marine bescheiden naar buiten trad met de serie 'Bijdragen tot de geschiedenis van het zeezezen'. Een forse toename van zeehistorische activiteit en publicaties lieten de jaren zeventig en tachtig zien. Die toename was mede te danken

aan uitgevers die een belangrijke rol speelden in de verspreiding van maritiem-historische kennis. Een van die uitgevers, die goede contacten had met zeehistorici en met mensen uit de Nederlandse maritieme wereld, was N.H. Witteman, verbonden aan Unieboek te Bussum. Hij zag kans om in ongeveer twintig jaar in en buiten het fonds De Boer Maritiem zo'n 400 boeken op maritiem terrein op de markt te brengen. Daaronder was veel watersport en maritieme actualiteit, maar ook belangrijk zeehistorisch werk, zoals de al eerder genoemde *Maritieme Encyclopedie* en de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*. Naast Unieboek specialiseerden ook andere uitgeverijen zich op zeehistorisch terrein. Voorbeelden zijn De Walburg Pers te Zutphen, sinds 1985 uitgever van de werken van de Linschoten-Vereeniging; Wever, sinds 1988 Van Wijnen, in Franeker, zich toeleggend op onder meer facsimile-uitgaven; De Bataafsche Leeuw onder leiding van W.R. Wybrands Marcussen, die vanaf 1982 ruim 125 maritiem-historische publicaties uitbracht.

In 1977 werd een van de hoofdredacteurs van de MGN, J.R. Bruijn, lector in de zeegechiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden. Bij deze benoeming werd zeegechiedenis gescheiden van de geschiedenis van de overzeese gebiedsdelen. In de rede waarmee Bruijn zijn ambt aanvaardde, zette hij de toon voor zijn benadering van de zeegechiedenis. In *Het gelag der zeelieden* ging het over de werving en aanmonstering van zeelieden in Nederland en hun huisvesting en verzorging aan de wal.²⁶ De zeelieden waren mannen van marine en koopvaardij uit drie eeuwen. Niet de zeeheld, maar de zeeman kreeg nu alle aandacht. De inhoud van het vak zeegechiedenis werd in Leiden ruimer dan voorheen gedefinieerd, waardoor sociale en economische aspecten meer in het onderzoek werden betrokken. Ook werd het historisch onderzoek moderner aangepakt: in projectvorm en zowel kwalitatief als kwantitatief. Samen met I. Schöffer en F.S. Gaastra werkte Bruijn in de jaren zeventig en tachtig aan het in kaart brengen van de Nederlandse scheepvaart

op Azië in de twee eeuwen tussen 1595 tot 1795. Het resultaat van dit werk, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries (DAS)*, in drie delen in 1979-1987 uitgegeven, is evenzeer als de MGN een merkpaa in de overgang van de traditionele zeehistoriografie naar de meer veelzijdige, door cijfermateriaal ondersteunde beschrijving van de maritieme historie.

Onderwerpen die sinds de jaren zeventig door historici zijn aangepakt, werden in een overzichtartikel door Bruijn in vier thema's ondergebracht: schepen, havens, zeevaartkunde en zeelieden.²⁷ De meeste aandacht kregen de zeelieden, maar ook zeevaartkunde is zorgvuldig bestudeerd en over de resultaten daarvan is uitvoerig gepubliceerd, vooral door C.A. Davids en W.F.J. Mörzer Bruyns.²⁸ Bruijn onderscheidde vijf takken van zeevaart en constateerde dat de walvisvaart en de Verenigde Oost-Indische Compagnie intensief zijn bestudeerd, dat aan bepaalde aspecten van koopvaardij en marine veel aandacht is besteed, maar dat de visserijgeschiedenis het minst aan bod is gekomen. Bruijn noemde met waardering twee opvallende voorbeelden van koopvaardijgeschiedenis: de proefschriften van F.J.A. Broeze (1945-2001) en J.N.F.M. à Campo.²⁹ Broeze begaf zich op een breder terrein dan dat van de Nederlandse zeehistorie en ontwikkelde zich tot een maritiem-historicus van internationale allure. De visserij mag dan, zoals Bruijn vaststelde, lang onderbelicht zijn gebleven, het was wel in het Vlaardings Visserijmuseum dat in 1970 de basis werd gelegd van een documentatiesysteem van visserijliteratuur (Visdoc), dat later evolueerde tot Mardoc, een documentatiesysteem van maritiem-historische documenten en objecten. Mardoc is voortgezet in Maritiem Digitaal, waar de gegevens van de collecties van dertien maritieme musea en het maritieme beeldmateriaal van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zijn opgeslagen en dat via internet door iedere belangstellende is te raadplegen.

Naast de zeehistorische kern in Leiden ontstond in 1970 in Groningen het aan de Rijksuniversiteit in die stad verbonden Arctisch Cen-



Afb. 4. Bouw van de replica van De Zeven Provinciën, het vlaggenschip van admiraal De Ruyter, op de Bataviawerf te Lelystad. Foto: Bataviawerf te Lelystad.

trum.³⁰ In dit centrum – een interfacultaire werkgroep van de Groningse universiteit onder leiding van L. Hacquebord, wetenschappelijk gericht op de poolstreken – werd en wordt onder meer multidisciplinair onderzoek gedaan naar de geschiedenis van de walvisvaart en de historische ontwikkeling van handelsrelaties binnen het arctisch gebied. De multidisciplinaire aanpak levert verrassende resultaten op, die niet alleen uit historisch oogpunt van belang zijn. Bij het historisch onderzoek van het Arctisch Centrum spelen archeologische opgravingen een belangrijke rol. Archeologie, en met name scheepsarcheologie, heeft in de decennia na de inpoldering van de Zuiderzee in het maritiem-historisch onderzoek een steeds grotere plaats verworven. Archeologische vondsten werden vanaf 1971 bewaard en tentoongesteld in het Museum voor Scheepsarcheologie in Ketelhaven. Na een aantal organi-

satorische omzwervingen is de collectie thans ondergebracht in RACM Lelystad, een onderdeel van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM). Een groot bevorderaar van onderwater- en scheepsarcheologisch onderzoek was in de jaren tachtig en negentig Th. J. Maarleveld; hij promoveerde in 1998 op een proefschrift over beheer van erfgoed onder water. Een academische verankering kreeg de scheepsarcheologie, zij het niet de Nederlandse, in 1992 met de benoeming van F.J.A.M. Meijer tot hoogleraar maritieme geschiedenis en archeologie van de klassieke Oudheid aan de Universiteit van Amsterdam. Aan de Rijksuniversiteit Groningen was al eerder, in 1989, H.R. Reinders, die zich onder meer toelagde op scheepsarcheologisch onderzoek in de IJsselmeerpolders, benoemd tot hoogleraar archeologie van Eurazië.



Afb. 5. Prof.dr. J.R. Bruijn aan het werk tijdens de 'Workshop The European Sailors, 1570-1870' bij het voormalige Instituut voor Maritieme Historie in 1994. Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag.

Een enigszins met scheepsarcheologie verwante onderneming is de reconstructie of restauratie van historische schepen. In 1974 verwierf het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam het voormalig ramschip *Buffel* dat vervolgens werd gerestaureerd. In 1982 begon in Vlissingen de restauratie van het ramschip *Schorpioen* en drie jaar later startte in Lelystad de bouw van de Oostindiëvaarder *Batavia*. Het nabouwen van de oorspronkelijke *Batavia* en van het vlaggenschip van admiraal De Ruyter, *De Zeven Provinciën*, dat thans op de werf in Lelystad gaande is, vermeerderd kennis en inzicht omtrent de zeventiende-eeuwse bouw van houten schepen. Overigens blijft de belangstelling voor klassieke vaartuigen niet beperkt tot replica's. Onder de noemer *Varend Erfgoed* zijn in Nederland 85 verenigingen en stichtingen samengebracht, waaronder de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, een verband van vijftien organisaties met een maritieme behoudstaak. Het nationaal register varende monumenten telde in september 2006 2.500 schepen.³¹

In de jaren tachtig en daarna werd de Nederlandse maritiem-historiografische infrastructuur

verder versterkt. In 1985 ging de afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf met hulp van een uitgever over op uitgaven in boekvorm in een serie 'Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis'. Bij het Koninklijk Instituut voor de Marine werd G. Teitler in 1980 als lector, later hoogleraar militaire geschiedenis benoemd. In hetzelfde jaar werd lector J.R. Bruijn aan de Leidse universiteit hoogleraar zeegechiedenis. Bruijn maakte school in Leiden, maar was ook prominent aanwezig in het maritiem-historische netwerk in Nederland en daarbuiten. Hij was vanaf de oprichting lid van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis en van 1979 tot 1988 bestuursvoorzitter, bovendien was hij van 1984 tot 2004 voorzitter van de Commissie voor Zeegechiedenis. Bruijn wist een groot aantal studenten en afgestudeerden te winnen voor het vak zeegechiedenis. Velen van hen bleven dat vak trouw, vonden werk in hun vakgebied, publiceerden en promoveerden op een scala van onderwerpen.

De uitgave van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis* werd in 1982 voortgezet in de vorm van het halfjaarlijks verschijnende *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*. Maritiem-historische artikelen verschenen, behalve in dit tijdschrift, sporadisch in de wetenschappelijke vaktijdschriften en van tijd tot tijd in maandbladen als het *Marineblad*, *Zeewezen* en *De Blauwe Wimpel*. De geschiedschrijving van de oorlog ter zee tijdens de Tweede Wereldoorlog werd in afzonderlijke studies van verschillende auteurs gepubliceerd. Ph.M. Bosscher promoveerde in 1983 bij Bruijn op het eerste deel van zijn driedelige *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* en voltooide het werk in 1990. L.L. von Münching (1914-2007) schreef *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog*. Zijn twee delen kwamen uit in 1978 en 1986. Over de marine en de koopvaardij in oorlogstijd schreef K.W.L. Bezemer (1899-1991) tussen 1954 en 1990.³² Bezemers werkwijze leverde een traditioneel oorlogsjournaal op dat door een breed publiek werd gewaardeerd.

Aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam

werd in de jaren negentig het historisch onderzoek onder meer gericht op de maritieme geschiedenis van Rotterdam, met bijzondere aandacht voor de spectaculaire groei van de haven van de Maasstad in de jaren na de Tweede Wereldoorlog. Aan de Rotterdamse havengeschiedenis worden bijdragen geleverd door een aantal historici onder wie P.T. van de Laar, die in 1997 tot hoogleraar geschiedenis van Rotterdam werd benoemd.

Het doen van historisch onderzoek behoort traditioneel ook tot de taken van maritieme musea. Objecten of archiefmateriaal uit de eigen collectie maken daarbij deel uit van het onderzoeksmateriaal. Het onderzoek dient ter voorbereiding van exposities, maar de resultaten kunnen ook worden weergegeven in publicaties. Het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam publiceert sinds 1991, samen met de Vereniging 'Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum', onderzoeksresultaten in een aantrekkelijk uitgevoerde serie jaarboeken. Dat kleinere maritieme musea hiertoe ook in staat kunnen zijn bewijzen het Fries Scheepvaart Museum, het Noordelijk Scheepvaartmuseum en het Visserijmuseum en Vlaardings Museum.

CONCLUSIE

Waar staat de maritieme geschiedschrijving met de ondersteunende infrastructuur nu, aan het al wat gevorderde begin van de eenentwintigste eeuw? In 2003 nam Bruijn afscheid als hoogleraar in Leiden. Zijn afscheid was indrukwekkend; vele vrienden en promovendi schreven voor hem een bundel maritiem-historische studies.³³ Uit de inhoud van deze bundel blijkt op welk veelzijdig terrein van de maritieme geschiedenis Bruijn en zijn volgelingen zich hebben begeven. In zijn kielzog slaagden bijna vijftig zeehistorici in het voltooien van een proefschrift. Als voorzitter van de Commissie voor Zeegechiedenis was Bruijn medeverantwoordelijk voor de publicatie van een herdruk en vier nieuwe studies in de serie werken van de commissie. Slechts een van deze vier

werken had betrekking op zeevaartgeschiedenis. Onder Bruijns leiding was de Commissie voor Zeegechiedenis een ruim zeehistorisch vaarwater gaan bevaren.

Gelukkig bleef de leerstoel zeegechiedenis in Leiden behouden en werd Bruijn als hoogleraar opgevolgd, door F.S. Gaastra, met wie hij al vele jaren had samengewerkt. Het vak zeegechiedenis heeft bij de Leidse universiteit naam gemaakt en is daar voorlopig veilig gesteld. G. Teitler trad terug als hoogleraar in 2005. Ook hij kreeg een liber amicorum van vrienden en collega's; ook hij werd afgelost, maar niet door een militair historicus met eenzelfde belangstelling voor marinegeschiedenis.³⁴ F.J.A.M. Meijer verliet in 2007 als emeritus de Universiteit van Amsterdam, H.R. Reinders in Groningen ging in 2006 met emeritaat. Een benoeming van een bijzonder hoogleraar maritieme archeologie aan de Groningse universiteit is in 2008 te verwachten.

In 2005 fuseerde, bij een reorganisatie van het Ministerie van Defensie, het Instituut voor Maritieme Historie van de marine met de historische afdelingen van de andere krijgsmacht-delen tot het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. Daarmee werd in zekere zin de marinegeschiedenis van de zeegechiedenis gescheiden en bij de krijgsgeschiedenis ondergebracht. Gelet op de wijze waarop zeegechiedenis in Nederland na 1945 geleidelijk aan is gedefinieerd, is deze fusie voor de wetenschappelijke maritiem-historische wereld een stap terug.

De Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis organiseert twee maal per jaar bijeenkomsten, waar vrijwel altijd tussen de 80 tot 100 leden aan deel nemen, en geeft nog steeds twee, soms drie keer per jaar haar tijdschrift uit. Andere maritieme tijdschriften besteden wat minder dan voorheen aandacht aan zeegechiedenis. Verschillende uitgeverijen zijn geheel of gedeeltelijk gespecialiseerd in maritieme historie. De Arbeiderspers had succes met biografieën van Nederlandse vlagofficieren van de hand van R. B. Prud'homme van Reine.

De maritiem-historische infrastructuur is nog steeds in tact en de belangstelling voor geschiedenis in het algemeen en voor zeegegeschiedenis in het bijzonder lijkt niet af te nemen. Op een totaal van circa 750 musea in Nederland zijn er ruim 50 met een geheel of gedeeltelijk maritieme collectie. Wetenschappelijk zeehistorisch onderzoek wordt in werkverbanden bij drie universiteiten (Leiden, Groningen en Rotterdam), twee Defensie-instituten (het NIMH en het KIM) en bij de locatie Lelystad (Maritiem Erfgoed) van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten uitgevoerd. Een tiental maritieme fondsen stelt geld beschikbaar voor maritiem-historisch onderzoek en voor uitbreiding van collecties.

De belangstelling voor het maritieme verleden blijkt uit de betrokkenheid van omstreeks 25.000 mensen die lid zijn van zeehistorische verenigingen of stichtingen of een abonnement hebben op een maritiem tijdschrift. Het getal 25.000 is overigens inclusief dubbelrekeningen. De maritieme musea worden jaarlijks door 1,2 miljoen mensen bezocht, vijf procent van het totaal aantal jaarlijkse museumbezoekers. De al genoemde vloot varende erfgoed is de grootste in haar soort ter wereld.

Maritieme geschiedenis leeft in Nederland, kan de conclusie zijn. Maar in de professionele zeehistorische wereld zijn er toch wat zorgen. Over de vergrijzing van de belangstellenden, de versnippering in specialismen onder wetenschappelijke onderzoekers, het isolement waarin veel verenigingen, stichtingen en fondsen werken en de traditionele wijze van presenteren van de museale collecties.³⁵ Een zekere stagnatie in maritiem-historisch Nederland kan worden doorbroken door vernieuwing van museale presentaties, samenwerking tussen instellingen zoals musea en universiteiten en vernieuwend denken over het bundelen van maritieme fondsen, stichtingen, verenigingen, behoudsorganisaties, tijdschriften.³⁶

NOTEN

- J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeezezen*, 6 dln (Den Haag/Amsterdam 1833-1848), deel 1 inleiding.
- J.R. Bruijn stelt dat publicaties wetenschappelijk zijn als "de inhoud a) systematisch is geordend, b) nieuwe inzichten biedt en c) gebaseerd is op controleerbare gegevens". J.R. Bruijn, 'Geschiedschrijving van de Marine' in: *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* (TvZ) 13/1 (1994), 11.
- L. Noordegraaf, *Waarover spraken zij? Economische geschiedbeoefening in Nederland omstreeks het jaar 2000* (Amsterdam 2006), 111.
- P. van Royen, 'Van de redactie' in: *TvZ* 13/1 (1994), 2.
- W.H. Lutger, 'Het Marineblad en de maritieme historie' in: D.C.L. Schoonoord (red.), *Honderd Jaargangen Marineblad* (Den Haag 1990), 28-43.
- J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, 4 dln (Amsterdam 1939-1942); Lutger, 'Marineblad', 39-40.
- Bruijn, 'Geschiedschrijving van de Marine', 3-4; Anita van Dissel, *Varen en Vechten. 's Lands zeemacht in druk 1597-1795* (Den Haag 1997), 8-9.
- De Zee verscheen tot en met 1990 onder verschillende titels.
- 'Voorwoord' in: *Marineblad* 1 (1886), 1-4; J.R. Bruijn, 'Warnsinck, Johan Carel Marinus (1882-1943)' in: *Biografisch Woordenboek van Nederland* (BWN) deel I (Den Haag 1979), 644-645. D.C.L. Schoonoord, 'Honderd jaargangen Marineblad' in: D.C.L. Schoonoord (red.), *Honderd Jaargangen Marineblad* (Den Haag 1990), 7-19; C.J. W. van Waning, 'De Marine-vereeniging en vereniging van Marine-officieren met hun organen (1883-1970)' in: *Marineblad* 80 (1971), 155-170.
- Zijn bekendste publicatie is het driedelige *Van Varen en van Vechten* (Den Haag 1914) met verzen van tijdgenoten, lof- en schimpdichten en matrozenliederen. Proefnummer van *Het Nederlandsche Zeezezen*, oktober 1901; D. van den Hul, 'Scheurleer, Daniel Francois (1855-1927)' in: BWN, deel I, 533-534.
- Nederlandsche Vereeniging Onze Vloot, *Oproeping aan het Nederlandsche Volk*, september 1906; *Onze Vloot* 1 (1908) 1-17; 'Onze Vloot' 1906-1966: Zes voorzitters leidden de Vereniging zestig jaar' in: *Ons Zeezezen* 55 (1966), nr. 6, 10-12.
- Linschoten-Vereeniging. *Eerste Jaarverslag* 1908, 1-3.
- Verslag van het Maritiem Museum der Kon. Ned. Yacht-Club te Rotterdam* 1 (1873-1874), 3-11; *Eerste Jaarverslag van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam*, 1 (1916-1917), 3-12; R.B. Prud'homme van Reine (eindred.), *Schepen bij de vleet. Maritieme musea in Nederland en België* (Amsterdam 1996), 9-11, 15-25, 152-159.
- 'Wat is het terrein van de zeegegeschiedenis?' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegegeschiedenis* no. 2 (februari 1962), 1-2.
- J.C.M. Warnsinck, 'Samuel Pierre l'Honoré Naber' in: *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (JNL) 1938, 171-183. De jaarboeken zijn raadpleegbaar via de digitale bibliotheek voor de Nederlandse Letteren (www.dbnl.nl). l'Honoré Naber werd op 70-jarige leeftijd wegens zijn verdienste voor de maritieme geschiedschrijving titulair bevorderd tot schout-bij-nacht.
- C.L. Schepp, 'Johan Carel Marinus Warnsinck' in: JNL 1943, 137-147. Zie ook Bruijn, 'Warnsinck, Johan Carel Marinus' in: BWN, deel 1, 644-645. Het biografisch woordenboek is ook raadpleegbaar via de site van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (www.inghist.nl).

- P. Geyl, 'Herdenking van Johan E. Elias' in: *Jaarboek der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen* (Amsterdam 1959-1960), 382-386. De termen 'oude' en 'nieuwe' marine zijn afkomstig van J.R. Bruijn, die in zijn *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw* (Amsterdam 1998) een duidelijk onderscheid maakt tussen de Nederlandse marine voor het uitbreken van de Eerste Engelse Oorlog en die daarna.
- W.J. Wieringa, 'De ontplooiing van economische en sociale geschiedenis in Nederland' in: H. Baudet en H. van der Meulen (ed.), *Kernproblemen der economische geschiedenis* (Groningen 1978). N.W. Posthumus, J.G. van Dillen en Z.W. Sneller worden beschouwd als de grondleggers van de moderne economische geschiedschrijving in Nederland. Zij hebben alle drie over maritiem-economische onderwerpen gepubliceerd.
- A.Th. Van Deursen, 'Boer, Michael Georg de' in: BWN, deel 1, 84-85. Overigens zijn de drie boeken van De Boer over Maerten Harpertszoon Tromp voor maritieme historici nog steeds van belang.
- J.G. van Dillen, 'De Amsterdamsche Stoomvaart' in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 38 (1923), 443. Van Dillen had vooral kritiek op het ontbreken van voetnoten; het summier overzicht van gebruikte bronnen vond hij onvoldoende.
- P.W. Klein, *Bibliografie van J.H. Kernkamp* (Groningen 1969).
- W.Ph. Coolhaas, *A critical survey of studies on Dutch colonial history* (Den Haag 1960), 10 en 27-28.
- H.J. den Heijer, *De geotrooierde compagnie. De VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze vennootschap* (Deventer 2005), 3-4.
- Jaap R. Bruijn, 'Reflections on the recent past of maritime history in the Netherlands and abroad' in: Paul C. van Royen, Lewis R. Fischer and David Williams (eds.), *Frutta di Mare. Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th Centuries* (Proceedings of the Second International Congress of Maritime History 5-8 June 1996, Amsterdam and Rotterdam, the Netherlands) (Amsterdam 1998), 9-17, aldaar 10.
- Lutger, 'Marineblad', 39.
- J.R. Bruijn, *Het gelag der zeelieden* (Leiden 1978).
- Jaap R. Bruijn, 'The Netherlands' in: John B. Hattendorf (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History* (Newport, RI 1994) 227-243.
- C.A. Davids, *Zeezezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam-Dieren 1986) (diss.); een bibliografie van W.F.J. Mörzer Bruyns is opgenomen in Leo Akveld e.a. (red.), *Koersvast. Vijf eeuwen navigatie op zee. Een bundel opstellen aangeboden aan Willem Mörzer Bruyns bij zijn afscheid van het Nederlandsche Scheepvaartmuseum Amsterdam in 2005* (Zaltbommel 2005).
- F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamse Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Den Haag 1978); J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992).
- Nienke Boschman, Louwrens Hacquebord, Jan Willem Veluwenkamp (red.), *Het topje van de ijsberg. 35 jaar Arctisch Centrum* (1970-2005) (Groningen 2005).
- Website Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (www.fonv.nl).
- K.W.L. Bezemer, *Zij vochten op de zeven zeeën* (Utrecht 1954); *Verdreven doch niet verslagen* (Hilversum 1967); *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1 en 2 (Amsterdam/Brussel 1986); *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*, deel 3: Supplement (Amsterdam 1990).
- Leo Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003).
- Victor Enthoven, Gerard Acda, Alexander Bon (red.), *Een saluut van 26 schoten. Liber amicorum aangeboden aan Ger Teitler* (Amsterdam 2005).
- Maritiem erfgoed in Nederland*. Memorandum opgesteld door een klankbordgroep onder voorzitterschap van jhr. drs. Henrick van Lennep, lid van het bestuur van het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zee dienst, 14 maart 2006 (Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam).
- Maritiem erfgoed in Nederland*, 9.