

Michiel van Groesen

Een zee van mensen



Universiteit
Leiden

Bij ons leer je de wereld kennen

Een zee van mensen

Oratie uitgesproken door

Michiel van Groesen

bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de

Zeegeschiedenis

aan de Universiteit Leiden

op vrijdag 30 september 2016.



Universiteit
Leiden

*Meneer de Rector, meneer de Decaan, leden van het curatorium
Stichting Leerstoel Zeegechiedenis, dames en heren,*

Wat komt een cultuurhistoricus doen op de leerstoel Zeegechiedenis in Leiden? Dat is een vraag die sommigen van u misschien wel eens heeft beziggehouden. Zeegechiedenis bestudeert traditiegetrouw immers thema's als koopvaardij, marine en visserij, allemaal niet bepaald onderwerpen waar éénentwintigste-eeuwse cultuurhistorici zich vol overgave op hebben gestort. Maar zeegechiedenis gaat zoals u weet niet alleen over schepen; het gaat ook, en misschien tegenwoordig zelfs wel vooral, over mensen. Daarmee zeg ik niets nieuws. Op 3 februari 1978 nam Jaap Bruijn u bij deze gelegenheid mee op een tocht die hij "een confrontatie met de sociale kant van de zeegechiedenis" noemde.¹ Sindsdien wordt een goed begrip van het leven aan boord en aan de wal beschouwd als een belangrijk aspect van het maritieme verleden van Nederland. Ik zou vandaag, achtendertig jaar later, niet opnieuw willen spreken van een confrontatie, maar liever van een ontmoeting - een ontmoeting met de culturele kant van de zeegechiedenis. Ik zal u laten zien dat het hierbij niet gaat om een eerste kennismaking, maar om de voortzetting van een relatie die zo'n honderd jaar geleden al een fase van hevige bloei doormaakte. Om die belofte gestalte te kunnen doen zal ik u vandaag behalve tekst ook afbeeldingen voorschotelen, en wil ik deze rede beginnen met een gedicht dat juist het 'gelag der zeelieden' onder woorden probeert te brengen:

Ghy die de Zee deur-ploeght, snel van den windt ghedreven
Gheen duyster lucht ontsiet, om in ghevaer te leven:
Ghy die, tot trouwen dienst, van 't lieve Vaderlandt,
In een swart plancken-hol, uw' bloedt en goet verpant;
Nu deur Neptunus rijck, te Hemel op-ghedraghen,
Nu wêr tot in de leegh't, des af-gronts neer-gheslaghen;
Dien somtijts hondert-mael des daeghs is voor-ghestelt,
't Schricklijck ghesicht des doots, die 't alles neder-velt,
Soo ghy u leven mint, ghelijck al ander dieren,
[Zo] met den selven dienst, u zelf en schip wilt stieren.²

Dit zijn de eerste tien regels van het gedicht met de titel 'Aen de Zee-Varende man', geschreven en gedrukt in het jaar 1623. Het degelijke rijmschema en de obligate beeldspraak hebben er waarschijnlijk aan bijgedragen dat wetenschappers zich weinig moeite hebben getroost de identiteit van de auteur te achterhalen. Maar de zeevarende man uit de titel, aan wie het gedicht is opgedragen, kennen we gelukkig wel. Zijn naam is Dierick Ruiters, geboren, getogen en vermoedelijk ook weer overleden in de provincie Zeeland in de begindagen van de Nederlandse overzeese expansie, tussen 1580 en 1640.

Diegenen onder u die eerder van hem hebben gehoord, associëren Ruiters waarschijnlijk met het boek dat hij schreef en in eigen beheer publiceerde, *Toortse der Zeevaert*.



Dierick Ruiters, *Toortse der Zeevaert* (Vlissingen, 1623), titelpagina

Dit werk is de oudste Nederlandse zeemansgids voor het Atlantisch gebied, en alleen al daarom van belang voor maritiem-historici. Het bericht over stromingen en windrichtingen op het westelijk halfrond, verhaalt over de handelspraktijk langs de kust van Afrika en Zuid-Amerika, en geeft adviezen aan stuurlieden om veilig hun weg te kunnen vinden in de toentertijd nog relatief onbekende oceaan ten zuiden van de evenaar. Het boek van Ruiters was dan ook zowel voor de zeeman als voor de koopman een belangrijk werk. Het doet qua opzet en doelstelling erg denken aan het *Itinerario* van Jan Huygen van Linschoten, een naam die velen van u bekender in de oren zal klinken. Het *Itinerario* is als venster in de nationale maritieme canon opgenomen als de moeder aller reisgidsen, het beginpunt van de Nederlandse expansie in de Oost.³ Naar de auteur zijn straten in Nederlandse steden genoemd, en natuurlijk een eerbiedwaardige maritiem-historische ‘vereeniging’ die zich inzet voor het voortdurende belang van het historische reisverflag.

Cultuurhistorici hebben zich de voorbije decennia, naast tal van andere thema’s, bezig gehouden met beeldvorming, herinnering en de veranderende betekenis van historische feiten in verschillende tijdvakken. Een voor de hand liggende vraag om vandaag mee te beginnen is dan ook: waarom is Jan Huygen van Linschoten wél, en Dierick Ruiters geen onderdeel van ons collectieve maritieme geheugen geworden? Uit deze vraag komen namelijk grotere vragen voort die relevant zijn voor zeegeschiedenis als discipline: Wat zegt het relatieve gebrek aan waardering voor een pionier van de grote zeevaart als Ruiters over de keuzes die maritiem-historici sinds het ontstaan van het vakgebied in de negentiende en twintigste eeuw hebben gemaakt? Met die vraag als richtpunt wil ik u de komende veertig minuten een impressie geven van de mogelijkheden van een cultuurhistorische kijk op maritieme geschiedenis. Ik zal Dierick Ruiters eerst kort aan u voorstellen, en beantwoord vervolgens de vraag waarom deze schipper de boot heeft gemist bij de canonisering van het maritieme verleden. Tot slot zal ik iets zeggen over hoe ik de toekomst van zeegeschiedenis als vakgebied zie, en waarom juist de bestudering van een grotendeels

vergeten, maar veelzijdige maritieme cultuurdrager als Dierick Ruiters daaraan een bijdrage kan leveren.

Met enige moeite kan het werkzame leven van Dierick Ruiters worden gereconstrueerd. Bijna alle biografische informatie is door mij ontleend aan het archief van de Kamer Zeeland van de West-Indische Compagnie, het bedrijf waarvan hij één van de grondleggers was. Om de moeizame verhouding tussen een eigenzinnige schipper en een beursgenoteerd bedrijf met monopolistische aspiraties goed te begrijpen moeten we teruggaan naar de herfst van 1616 - laten we met gevoel voor verbeelding zeggen dat het vandaag precies vierhonderd jaar geleden zou kunnen zijn geweest. Dat was het moment dat Ruiters, varende op het schip *De Blauwe Zeeuw* voor de kust van Rio de Janeiro in Brazilië, werd gearresteerd door Portugese kolonisten. De politieke situatie gaf hiertoe geen directe aanleiding. Portugal was weliswaar een integraal onderdeel van het Spaanse wereldrijk waarmee de Nederlandse Republiek in oorlog was, maar sinds 1609 werden openlijke gevechtshandelingen door beide partijen geschuwd. Met die afspraken namen sommige mensen het echter niet zo nauw. Anderhalf jaar eerder had een andere Nederlander, Joris van Spilbergen, juist in Brazilië de voorwaarden van het Twaalfjarig Bestand geschonden door enkele suikerplantages in brand te steken. Het oppakken van Ruiters kan worden beschouwd als een represaille voor het gedrag van Van Spilbergen. Hij was simpelweg op het verkeerde moment op de verkeerde plaats.

Dat was althans de mening van zijn echtgenote. Want behalve een diplomatiek incident was hetgeen Ruiters overkwam natuurlijk ook een persoonlijk drama. Geen handel betekende geen inkomen, en in de Gouden Eeuw kon dat voor een zeevarende familie grote gevolgen hebben. Catharina Willems richtte dan ook een verzoek aan de Staten Generaal in Den Haag om een goed woordje te doen voor haar man. “Deur contrarie wint”, zo schreef Catharina, was hij “vervallen op xxij graden bezuyden de Linie, ende aldaer zonder geweer” - dus zonder kwade bedoelingen - “met den schipsboot aen landt varende om water te halen, [...] verrast, omsingelt, ende gevangen ge-

nomen onverhoets⁴. Dertig maanden gevangenschap volgden, waarin Ruiters naar eigen zeggen “zeer miserabelijck” werd behandeld. Waarschijnlijk was dit een wat vertekende weergave. Ruiters was weliswaar gedwongen om tweeënehalf jaar in Brazilië te blijven, maar hij bezocht in deze periode behalve Rio de Janeiro ook de veel noordelijker gelegen stad Salvador de Bahia en andere plaatsen. In 1619 kwam hij vrij - naar eigen zeggen was hij ontsnapt. De periode in gevangenschap zou vormend blijken te zijn voor de Zeeuwse schipper, en de publicatie van *Toortse der Zeevaert* moet in deze context worden begrepen: behalve een betrouwbare zeemansgids was het ook een oproep tot het opnemen van de wapens tegen Spanje in het Atlantisch gebied. Ruiters zinde op wraak.

Ondanks de jongensboekachtige ontstaanscontext is *Toortse der Zeevaert* een door Nederlandse historici verwaarloosde bron. Ruiters heeft niettemin allerlei interessante dingen te vertellen. Hij geeft bijvoorbeeld zijn ongezouten mening over de handel in Afrikaanse slaven in Brazilië waarvan hij getuige was geweest: “Daer wert het grousaemste ghelt ghewonnen met menschen te coopen en vercoopen, [...] dat het schier onghe-loovich soude schijnen als men dat wilde verhaalen⁵”. Ruiters zou weliswaar later ook ooggetuige zijn van de Nederlandse deelname aan de slavenhandel, maar zou er zichzelf altijd van blijven distantiëren. Politiek relevanter - toen althans - was de informatie die hij uit de eerste hand kon verschaffen over de stad Salvador, die volgens de schipper niet ommuurd was, en die zonder veel tegenstand door een goed bewapende vloot zou kunnen worden ingenomen. Dat is precies wat onmiddellijk na de verschijning van *Toortse der Zeevaert* gebeurde. Met Ruiters persoonlijk aan boord als schipper van het jacht ‘t *Postpaert*, vertrok de eerste vloot van de WIC in december 1623 naar Brazilië, waar enkele maanden later zonder noemenswaardige tegenstand de eerste bres in het Spaanse pantser in de Nieuwe Wereld zou worden geslagen.⁶

Andere informatie van Ruiters was volgens de autoriteiten zo gevoelig dat ze niet aan de drukpers kon worden toevertrouwd.⁷ Een voorbeeld hiervan is deze kaart van de Allerheiligenbaai, met bovenaan de stad Salvador (zie volgende pagina).

Deze manuscriptkaart hoort bij een serie van drie kaarten, telkens voorzien van een uitgebreide handgeschreven legenda, die door Ruiters in gevangenschap (of kort daarna) zijn getekend.⁸ Ze stellen de drie belangrijkste havens van de Portugese kolonie voor - behalve die van Salvador zijn dat de baai van Rio de Janeiro, en de lange kustlijn van Pernambuco die later het hart zou vormen van de kortstondige Nederlandse kolonie in Brazilië. De kennis van Dierick Ruiters was met andere woorden van groot belang voor het begin van de Nederlandse expansie in de West, maar toch zult u deze drie kaarten zelden terugvinden in historische literatuur over de West-Indische Compagnie.⁹ Dat heeft te maken met de manier waarop ze momenteel worden bewaard in het Nationaal Archief in Den Haag. Hier worden de kaarten namelijk niet tezamen met het overige materiaal over de WIC gearchiveerd. Een dergelijke scheiding is in deze tijden van interdisciplinariteit en van vergelijking van verschillende typen bronnen eigenlijk ongewenst, maar verklaart wel voor een deel waarom deze en andere kaarten zelden intrinsiek worden gebruikt in onderzoek door historici, al dan niet van maritieme snit.

Ik heb deze drie kaarten niet zelf voor u teruggevonden, dat is al gebeurd in de negentiende eeuw door de Leidse kaartenverzamelaar Johannes Tiberius Bodel Nijenhuis. In zijn uitgebreide collectie kaarten, die hier in de Universiteitsbibliotheek Leiden wordt bewaard en gekoesterd, treffen we zelfs kopieën van de drie kaarten van Ruiters aan, vervaardigd in 1855 door Bodel Nijenhuis' persoonlijke tekenaar J.C. Wendel.¹⁰ Op dat moment was Dierick Ruiters voor Nederlandse maritiem-historici nog een onbeschreven blad. Dat is op het eerste oog opmerkelijk, want in de negentiende eeuw werd in de zoektocht naar een nationale identiteit de collectieve herinnering aan de Gouden Eeuw steeds belangrijker. Nederland was weliswaar definitief een klein land geworden, maar de blijvende koloniale macht overzee vormde een inspirerende voedingsbodem voor grandioze historische verhalen. In J.C. de Jonges zesdelige *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* (1833-1848) vinden we een indrukwekkend relaas over de



Dierick Ruiters, Schets van de Allerheiligenbaai, Brazilië, c. 1623

militaire overwinningen die schepen van de Republiek behaalden in de Atlantische en, vooral, de Indische Oceaan. Maar in de ogen van De Jonge diende geschiedschrijving uitsluitend een nationaal doel. Hij bood daarom een overzicht van varen en vechten, maar nog niet van varen en vertellen, laat staan van een cultuurhistorisch perspectief dat je zou kunnen kenschetsen als varen en verbeelden. Omdat Dierick Ruiters zich niet had onderscheiden in militair opzicht, komt zijn naam in De Jonges werk niet voor (dat gold overigens om dezelfde reden ook voor Van Linschoten).

Rond de eeuwwisseling kwam hierin verandering.¹¹ Een eerste tentoonstelling over de geschiedenis van de Nederlandse zeevaart, georganiseerd door de Haagse bankier Daniël Scheurleer, resulteerde in een heuse catalogus,¹² en leidde indirect tot de oprichting van de eerste maritieme vereniging van Nederland, de Vereeniging Het Nederlandsche Zeewezen - een vereniging met een eigen tijdschrift bovendien. Scheurleer zou zelf haar eerste voorzitter zijn.¹³ Hier treffen we voor het eerst ruime aandacht aan voor wat we tegenwoordig maritiem erfgoed zouden noemen. En Scheurleer deed nog meer dat



Daniël Scheurleer in zijn bibliotheek

achteromkijkend als vernieuwend kan worden ervaren: hij produceerde namelijk ook een werk dat we als de eerste cultuurgeschiedenis van maritiem Nederland mogen beschouwen, *Onze mannen ter zee in dicht en beeld*, gepubliceerd in drie delen tussen 1912 en 1914. In zijn inleiding legt Scheurleer uit dat hij er niet op uit is om dichters dezelfde status toe te kennen als zeehelden. Als er een ding duidelijk wordt uit zijn bloemlezing, zo zegt hij daarnaast, is het wel “dat onze zeepoëten als kunstenaars volstrekt niet op één lijn [kunnen] worden gesteld met onze zeeschilders”. Maar, zo benadrukt hij ook, “de geschiedschrijver mag zulke gedichten, echte documenten uit den tijd, niet negeren”. Zelfs de grondlegger van de maritieme geschiedenis, de al eerder genoemde J.C. de Jonge, had volgens

Scheurleer kort voor zijn dood in 1853 erkend “hoe somtijds ook by dichters byzonderheden te vinden waren, die men in staatsstukken en archieven vruchteloos zoeken zou, en stelde [...] zich voor, met dat oogmerk ook by onze bloot letterkundige schrijvers eens naar nieuwe bouwstoffen voor zijn arbeid om te snuffelen”.¹⁴

De waardering voor maritiem erfgoed, zeeschilders en ‘zeepoëten’ ging gepaard met de hernieuwde aandacht voor het Nederlandse reisverslag. De grote sprong voorwaarts in dit verband was uiteraard de oprichting van de Linschoten-Vereeniging in 1908. In navolging van de Britse Hakluyt Society plaatste de Vereeniging niet de heldhaftige daden van individuele reizigers, maar de beschrijvingen hiervan in haar reeks Werken op een voetstuk. De uitbreiding van het vakgebied zee-geschiedenis van uitsluitend varen en vechten naar varen en vertellen werd hiermee in Nederland voorlopig voltooid. Door deze verbreding kwamen plotseling ook andere zeebonken uit het vaderlandse verleden onder de aandacht. Deel zes van de Linschoten-reeks, dat verscheen in 1913, was voor de helft gewijd aan *Toortse der Zeevaart*. De bezorger van de tekst, Samuel Pierre L’Honoré Naber, vertrouwde zijn lezers toe dat Ruiters een zeeman was “die de pen met gelijke vaardigheid [hanteerde] als stuurrad, laadboom, rapier of musket”.¹⁵ Uit de mond van één van de aartsvaders van de moderne zee-geschiedenis is deze uitspraak een blijk van waardering voor het werk van onze Zeeuwse schipper - en één die goed past in de tijdgeest die door Scheurleer hiervoor rijp was gemaakt.

Maar de bijdrage van L’Honoré Naber hinkt op twee gedachten. Enerzijds is zijn tekst een belangrijke bouwsteen voor de reconstructie van het tweede deel van het leven van Ruiters. Na de verovering van Olinda en Recife in 1630, waaraan Ruiters zelf deelnam als kapitein van het schip *Domburgh*,¹⁶ verliet hij Brazilië als commandeur van een eskader dat door het Caribisch gebied kruiste, maakte zich niet geliefd bij zijn superieuren door orders van hogerop in de wind te slaan - iets wat L’Honoré Naber niet vermeldt - en keerde in 1631 terug in Zeeland.¹⁷ Hier schreef hij een tweede boekje, *De platte, of Pleyn-Schael, verclaert* - een wiskundig werkje over de positiebepa-

ling op zee dat nog enkele tientallen jaren gezaghebbend zou zijn.¹⁸ In, alweer, een gedicht, dat is gedrukt voorafgaand aan de tabellen met berekeningen waarmee het boekje is gevuld, wordt gezinspeeld op het einde van Ruiters' zeevarende leven.¹⁹ Maar in de vijf jaren die volgden zou Ruiters nog wel degelijk uitvaren, en wel naar de regio waar hij als jonge scheepsmaat zijn eerste exotische avonturen had beleefd. Zeeuwse schippers hadden al sinds het midden van de jaren negentig van de zestiende eeuw langs de kust van West-Afrika gehandeld in met name ivoor en goud. Ruiters was ook aan deze zijde van de Atlantische Oceaan één van de maritieme pioniers geweest. Nog altijd wordt de eerste Nederlandse reisbeschrijving van Benin - de regio die later zo'n cruciale rol zou spelen in de transatlantische slavenhandel - door historici en Afrikanisten toegeschreven aan de jeugdige Dierick Ruiters.²⁰ In vertalingen van dit beknopte verslag, dat voor het eerst in druk verscheen in 1602, vinden we een intrigerende, bijna antropologische afbeelding die meer doet denken aan negentiende-eeuwse classificaties die behoorden bij de rassentheorie dan aan een doorsnee illustratie in een zeventiende-eeuws reisverslag.²¹

Anderzijds is hetgeen L'Honoré Naber allemaal niet vermeldt bijna even interessant als wat hij wel beschrijft, omdat het een goede impressie geeft van hoe onze kijk op maritieme geschiedschrijving door de jaren heen is veranderd. In een voorbericht kondigt het bestuur van de Linschoten-Vereeniging aan dat *Toortse der Zeevaart* zal worden aangeboden aan de leden "met weglating van zeevaarkundige bijzonderheden".²² Wat dit betekent blijkt als we de door L'Honoré Naber geannoteerde tekst vergelijken met het in 1623 gedrukte verslag. Van de 452 pagina's die de eerste editie van *Toortse der Zeevaart* telt, heeft L'Honoré Naber er maar liefst 175 weggelaten omdat ze louter bestaan uit "kustbeschrijvingen en zeilaanwijzingen" - zeegechiedenis was blijkbaar destijds iets anders dan wat velen van ons zich er nu bij voorstellen. Ook de meest gruwelijke stukken over mishandelingen van slaven, en het uitvoerige laatste hoofdstuk over de kusten van Guinee en Angola zijn niet getranscribeerd, waardoor de editie van 1913 minder dan een derde van de oorspronkelijke *Toortse*

omvat. Als het aan L'Honoré Naber had gelegen was het aantal bladzijden bovendien nog verder gereduceerd. "Teneinde den eigenlijken opzet van Ruiters' werk niet tekort te doen, zijn ook de beschrijvende gedeelten die over Brazilië handelen opgenomen, hoewel de herdruk feitelijk ondernomen is met het oog op de gedeelten die Afrika betreffen".²³ Geen wonder dat Femme Gaastra, in zijn terugblik op honderd jaar Linschoten-Vereeniging, suggereerde dat de publicatie van *Toortse der Zeevaart* voor het bestuur in 1913 vooral uit noodzaak was geboren, om het toen nog statutair verplichte aantal van twee nieuwe delen per jaar te halen.²⁴

In hetzelfde jaar, 1913, werd tevens een ander ijkpunt van maritieme cultuur opgericht. Zes rederijen besloten om hun kantoren te clusteren in één gebouw, Het Scheepvaarthuis, aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam. Het pand, opgetrokken in de stijl van de Amsterdamse School, is aan de buitenzijde versierd met 23 in steen gehouwen portretten van "grondleggers van de grote zeevaart", de eerste grote opdracht van de latere stadsbeeldhouwer van Amsterdam, Hildo Krop.



Het Scheepvaarthuis, Amsterdam, façade met portret van Willem Barentsz

Bij de uitbreiding van het gebouw in 1926 kwamen hier nog vijf portretten bij in dezelfde stijl, ook van Krop.²⁵ Deze 28 (letterlijk) voor verbeelding in aanmerking gekomen mensen

geven een goede indruk van de maritieme canon in het begin van de twintigste eeuw. Wat opvalt als we de lijst met gelukkingen bekijken is dat de inspanningen van Scheurleer in de voorafgaande jaren niet tevergeefs waren geweest: een relatief groot aantal geportretteerden had zich onderscheiden door de verbeelding van de wereld overzee in plaats van door de zeevaart zelf. De cartografen Petrus Plancius, Willem Blaeu en Gerhard Mercator, en - nu wel - Jan Huygen van Linschoten geven gezamenlijk een goede indruk van de ruimte die werd vrijgemaakt voor wat we tegenwoordig een cultuurhistorisch perspectief op het maritieme verleden zouden noemen.

Dierick Ruiters treffen we niet aan op de façade van Het Scheepvaarthuis. Wellicht was zijn rehabilitatie door L'Honoré Naber hiervoor te laat gekomen, of wat te halfslachtig van aard geweest. Mogelijke redenen voor de inmiddels in steen gebeitelde discrepantie tussen Van Linschoten en Ruiters liggen voor het oprapen. Het *Itinerario* werd in de Gouden Eeuw ettelijke keren herdrukt en vertaald, terwijl *Toortse der Zeevaart* slechts één keer werd herdrukt, in 1648 door de Amsterdamse uitgever Jacob Colom. Die had vervolgens moeite om deze herdruk aan de man te brengen. Zelfs klassieke uitgeverstrucs, zoals het aanpassen van het jaar van verschijning op de titelpagina - eerst naar 1662, daarna nogmaals naar 1692 - om de verder onveranderde inhoud toch actueel te doen lijken, mochten niet baten.²⁶ Ruiters' *Toortse der Zeevaart* was eenvoudigweg sneller dan het *Itinerario* ingehaald door nieuwe, moderne zeemansgidsen.²⁷ Dat Ruiters geen gemakkelijke man was heeft ongetwijfeld ook niet geholpen. In de herfst van zijn zeevarende leven, nu actief in de handel in Senegal, verkeerde hij permanent in onmin met de directie van de West-Indische Compagnie.²⁸ Johannes de Laet, zelf bewindhebber van de Compagnie namens de stad Leiden, ging met de eer strijken als geschiedschrijver en wegbereider van een Nederlands Atlantisch imperium. En ook de afloop van de oorlogen overzee was nadelig voor de canonisering van *Toortse der Zeevaart*. De Nederlandse expansie in Azië, mede mogelijk gemaakt door de informatie van Van Linschoten, werd zorgvuldig geconstrueerd tot een vaderlands succesverhaal. De mislukte verovering

van Brazilië daarentegen werd met name in de negentiende eeuw langzaam gemarginaliseerd in de collectieve herinnering, en speelt tot op de dag van vandaag een ondergeschikte rol in ons nationale verhaal over de Gouden Eeuw.²⁹

Los van al deze contextuele aspecten is het nuttig om ons te realiseren dat ook de keuzes van twintigste-eeuwse historici een factor van belang zijn geweest. J.C. Mollema's vierdelige *Geschiedenis van Nederland ter zee* keerde tussen 1939 en 1942 terug naar een traditioneel perspectief op het maritieme verleden, waarin varen en vechten domineerde. Gezien het moment van verschijning was dat natuurlijk niet onbegrijpelijk.³⁰ Maar het effect was dat de verbreding van het vakgebied die in het begin van de twintigste eeuw was bewerkstelligd, teniet werd gedaan. Een naoorlogse Daniël Scheurleer was er bovendien niet, en zo beklifde Mollema's keuze. In de vierdelige *Maritieme Geschiedenis van Nederland*, het tegenwoordige standaardwerk uit het midden van de jaren zeventig, waren vertellen en verbeelden opnieuw van secundair belang. Ruiters en zijn *Toortse der Zeevaart* worden er zelfs in het geheel niet in vermeld.³¹

Daarmee is mijn terugblik op maritieme geschiedschrijving in Nederland voor vandaag afgerond, en is het tijd geworden om te spreken over de toekomst van het vakgebied. Om verse inspiratie op te doen stel ik voor om voorbij de grenzen van het vaderland te kijken, iets wat maritiem-historici - in Nederland, maar bijvoorbeeld ook in Groot-Brittannië - naar mijn mening te weinig hebben gedaan. Bij historici uit de Verenigde Staten, vind ik, zien we over het algemeen een betere balans tussen nationale en internationale perspectieven.³² In 2012 werd John Hattendorf, emeritus hoogleraar zeegechiedenis aan US Naval War College, door de American Historical Association - de vakvereniging van historici in de Verenigde Staten - gevraagd naar de stand van zaken in zijn veld, nationaal en internationaal.³³ In zijn antwoord vat hij recente ontwikkelingen samen onder de noemer 'New Maritime History'. Die betreft, zo licht hij toe, "de geschiedenis van de menselijke interactie met de zee". Dat thema kan volgens Hattendorf op tal van verschil-

lende manieren worden ingevuld, die ik hier niet allemaal kan opnoemen.³⁴ Maar hij concludeert dat veel van wat hij benoemt als 'New Maritime History' zich bezighoudt met sociale en culturele perspectieven op de maritieme wereld.³⁵ Een deel van die nieuwe literatuur heeft in de ogen van Hattendorf bovendien een bijkomend voordeel. "Haar nadruk op mensen, in plaats van op schepen of strijd, verbindt het leven op zee met het leven aan de wal"³⁶

Ruim een jaar geleden stelde Henk den Heijer op deze plek vast dat veel van zijn collega's met de rug naar de zee gekeerd stonden, en ik begrijp wel wat hij daarmee bedoelde. Wellicht dat juist het thematiseren van de menselijke interactie met de zee, als expliciet uitgangspunt van maritieme geschiedschrijving, een uitnodiging vormt voor anderen om zich ook eens om te draaien, en zo de connecties tussen zee en land te verkennen. Het resultaat daarvan zou op verschillende manieren vernieuwend kunnen zijn. Twee korte voorbeelden volstaan. De vraag naar wat de zee door de eeuwen heen de mens heeft aangedaan, in de vorm van overstromingen bijvoorbeeld, is in Nederland altijd al onderdeel geweest van zeegechiedenis. Ook in de over enkele jaren te verschijnen *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland* zal er, terecht, weer aandacht aan worden besteed. Cultuurhistorici, op zoek naar angst voor de zee, en de neerslag hiervan in woord en beeld, weten er ongetwijfeld ook wel raad mee. Een andere mogelijkheid - Hattendorf noemt het expliciet in zijn agenda van mogelijke thema's - is juist het omgekeerde: de geschiedenis van wat de mens de zee heeft aangedaan.³⁷ Door menselijke onverantwoordelijkheid lijkt de zee in de nabije toekomst opnieuw een grote bedreiging te gaan vormen, groter misschien nog wel dan zij in het verleden heeft gedaan. Dat is een bijzonder naargeestige vorm van interactie tussen mens en zee die traditioneel geen onderdeel van ons vakgebied vormt, maar die goed, in historisch perspectief, een nieuw thema zou kunnen zijn om maritieme geschiedenis te laten aansluiten bij de belangstelling van collega's met - nu nog - droge voeten.

Ook zou ik zeegechiedenis in Leiden nog nadrukkelijker dan tot nu toe is gebeurd willen verbinden met andere

disciplines, zoals maritieme archeologie, letterkunde en kunstgeschiedenis. Maritiem erfgoed kan alleen goed worden begrepen door toekomstige generaties historici wanneer zij worden aangemoedigd over de grenzen van hun vakgebied te kijken, en bijvoorbeeld in de collecties van maritieme musea met objecten en schilderijen aan de slag te gaan. Zelf heb ik er ooit, als onderzoeksfellow in Het Scheepvaartmuseum, erg veel van geleerd. Zo kan dat wat Daniël Scheurleer ruim honderd jaar geleden voor zich zag als een studie naar maritieme cultuur om vragen over identiteit te beantwoorden, weer enigszins gemeengoed worden. Maar inmiddels weten we als historici ook dat de verworvenheden van de *cultural turn*, wanneer deze zijn losgezongen van fatsoenlijk handwerk in de collecties van erfgoedinstellingen, tot ernstige vormen van postmodernisme kunnen leiden. Daar hebben we wat mij betreft geen behoefte aan. Mede daarom zou ik graag, behalve met de maritieme musea, ook met het Nationaal Archief en, uiteraard, de Universiteitsbibliotheek in Leiden nauw willen samenwerken. De collecties geven er alle aanleiding toe.

En dat brengt me nog een laatste keer bij Dierick Ruiters, de zeevarende man wiens boeken en kaarten we hier op de Leeszaal Bijzondere Collecties nog altijd kunnen raadplegen. Aan het begin van mijn rede vertelde ik u dat hij een schipper was in hart en nieren, en dat is ook zo. Maar hij was nog veel meer. Hij betitelde zichzelf behalve als schipper ook als liefhebber van de wiskunde en de astronomie. Hij probeerde een hoger salaris te verkrijgen door aan te geven dat hij op zee ook werkzaam was geweest als ziekentrooster - een proefballonnetje waarvan de bewindhebbers in Middelburg niet bepaald gecharmeerd waren. Als we zijn zeevarende leven door moderne ogen beschouwen, dan was hij ook cartograaf, etnograaf, en antropoloog. Van al die verschillende aspecten van de menselijke interactie met de zee dient de hedendaagse maritiem-historicus zich ook rekenschap te geven. Bovenal was Ruiters handelaar in informatie. Net als mensen en goederen reisde ook informatie in het verleden per schip, en de prijzen die ervoor werden betaald waren niet bij voorbaat lager dan voor specerijen, zilver of slaven. Mijn directe voorgangers

op deze leerstoel hebben in de voorbije jaren op toegankelijke wijze de geschiedschrijving van de Nederlandse handel overzee vormgegeven. Maar handel, ook in het verleden, kon niet zonder informatie. De Amerikaanse historicus Michael Miller schrijft in zijn recente studie over twintigste-eeuwse maritieme geschiedenis het volgende:

Maritieme handel, vertakt over de wereld, was altijd gebaseerd op kennis. Alle grote historische knooppunten - van Amsterdam tot Londen tot New York - verzamelden een grote variëteit aan diensten en infrastructuur, maar in de kern functioneerden zij primair als *hubs of intelligence*. Zonder toegang tot informatie zouden de moderne scheepvaart en handelsmaatschappijen als dorre bladeren zijn vergaan, en met hen de mondiale uitwisseling.³⁸

Juist de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie - op zee en overzee - is een vorm van menselijke interactie die mij wetenschappelijk al jaren boeit. Voor mijn proefschrift heb ik onderzocht hoe kennis over de wereld overzee werd verbeeld en gemanipuleerd, door en voor leunstoelreizigers aan de wal, om grootschalige Europese kolonisatie te rechtvaardigen. In mijn tweede boek, over Nederlands Brazilië, heb ik laten zien dat het wel en wee van de West-Indische Compagnie in Nederland en elders in Europa voor beroering en soms grote politieke deining zorgde. Mijn huidige NWO-Vidi project bestudeert, zoals Hugo de Groot het in 1630 met gevoel voor dramatiek noemde, “het nieuws dat de zee brengt”.³⁹ Een van de aandachtspunten in dit onderzoek is juist de discrepantie tussen land en zee - de wekelijkse deadline van de gedrukte krant versus het onvoorspelbare ritme van de scheepvaart in de Atlantische wereld. En in toekomstig onderzoek hoop ik meer te leren over de manier waarop de zee in kaart werd gebracht - door Dierick Ruiters bijvoorbeeld, maar ook door al die nog grotere namen uit de maritieme cartografie die we op de façade van Het Scheepvaarthuis in Amsterdam wel aantreffen.

Ik kom tot een afronding. Deze schets van de historische verbeelding van de zee, op basis van al dan niet betrouwbare

informatie van een schipper als Ruiters, is voor U, hoop ik, een impressie van de meerwaarde van een hernieuwde culturele ontmoeting met de zee-geschiedenis. Naast varen en vechten en varen en vracht, verdienen ook varen en vertellen én varen en verbeelding opnieuw een plaats in ons idee van wat maritieme geschiedenis is. Maar het cultuurhistorische perspectief waarvoor ik pleit is niet levensvatbaar zonder een voortzetting van, bijvoorbeeld, het sociaalhistorische onderzoek dat Jaap Bruijn hier in Leiden op de kaart heeft gezet. Juist de wisselwerking tussen ervaringen en ideeën kan veelzeggend, en soms wetenschappelijk vernieuwend zijn. Dat kan in het veld van de zee-geschiedenis vooral als we erop aandringen nieuw onderzoek een internationaal vergelijkend en grensoverschrijdend karakter te geven. Dat is een aspect van onze wetenschappelijke toekomst dat ik in deze rede omwille van de beperkingen van tijd en ruimte niet verder heb uitgewerkt. Maar iemand als Dierick Ruiters kunnen we vast nog beter begrijpen als we zijn ervaringen en ideeën niet alleen vergelijken met die van Jan Huygen van Linschoten, maar ook met bijvoorbeeld die van Engelse gevangenen in Spaans Amerika, of Franse cartografen, of Duitse zeelieden die worstelden met de bedrijfsvoering van de monopolistische Nederlandse handelscompagnieën. Door dergelijk internationaal vergelijkend onderzoek worden we ons niet alleen nog beter bewust van de maritieme identiteit van Nederland, maar zullen ook buitenlandse studenten en onderzoekers zich eerder rekenschap geven van de rijkdom en de reikwijdte van het vakgebied zee-geschiedenis aan de Leidse universiteit, en het maritieme erfgoed in musea, archieven en bibliotheken hier en elders in Nederland.

Ik begon deze rede met een fragment uit een gedicht, ik wil ook afsluiten met een gedicht. Dit tweede gedicht gaat niet over een eenzame zeevarende man, maar het gaat over U, zoals u hier vandaag als maritiem-wetenschappelijke gemeenschap voor mij zit. Het is geschreven in 1958 door de Amerikaans-Nederlandse wetenschapper en dichter Leo Vroman, en is getiteld - net als deze oratie - ‘Een zee van mensen’.⁰⁴ Ik vind het een prachtig gedicht, en de openingsregels luiden als volgt:

De menigte bruist en bruist als ijskoud water,
donker te zien en somber te beluisteren.
Schuin zijn de koppen wier kortstondig fluisteren
tot schuimblaasjes verbreekt seconden later.

Huiverend is het liggen over het strand.
Als branding kolkt het hulpeloos verkeer,
klederen verstuivende: het bleke zand
der levenden waait bloot en dekt zich weer.

Uit de zachtjes bruisende menigte die u vandaag heeft gevormd wil ik een klein aantal mensen met naam en toenaam bedenken. Allereerst de leden van het College van Bestuur van de Universiteit Leiden, het bestuur van de Faculteit Geesteswetenschappen en - uiteraard - het curatorium Stichting Leerstoel Zeegeschiedenis, voor het in mij gestelde vertrouwen. Ik beloof u bij deze plechtig om goed voor de zeegeschiedenis te zorgen, in al haar verschijningsvormen.

Henk van Nierop verdient het om als eerste bij naam te worden genoemd. Hij heeft mij wetenschappelijk opgevoed, en wanneer ik weer eens dacht dat ik het beter wist geduldig afgewacht tot ik hem soms jaren later, knarsetandend uiteraard, toch gelijk moest geven. Het vertrouwen dat hij mij vanaf het prille begin heeft gegeven, draag ik ook nu nog elke dag met me mee. Toen ik vorig jaar aankwam in Leiden stond Paul Hoftijzer klaar om mij opnieuw met open armen te verwelkomen. Zijn academische en persoonlijke integriteit zijn nog net zo vanzelfsprekend als vijftien jaar geleden, toen we elkaar hier voor het eerst ontmoetten. Met twee van zulke begeleiders heb ik me altijd erg gelukkig geprezen. Ik hoop dat ik ook op deze leerstoel aan hun verwachtingen kan voldoen.

Mijn vakgenoten uit Amsterdam, met wie ik de eer heb gehad om - soms tegen de klippen op - de beste geschiedenisopleiding van Nederland te maken, dank ik voor hun collegialiteit en hun vriendschap. Het doet me veel plezier om te zien dat jullie vandaag, voor mij, in groten getale de gang naar het Rapenburg hebben gemaakt. En als de ervaringen van het eerste jaar niet bedriegen ga ik aan mijn nieuwe collega's in

Leiden evenveel plezier beleven. Binnen de sectie Vaderlandse Geschiedenis en de specialisatie Colonial and Global History heb ik al veel verwante geesten ontmoet - soms oude vrienden uit vroegmoderne kringen, maar vaker nog nieuwe gesprekspartners met andere, verse ideeën over wat goede geschiedschrijving is. Anita van Dissel ben ik in het bijzonder dankbaar voor het geduld waarmee zij vorig jaar, en soms ook nu nog, de Leidse en maritieme gewoontes aan mij heeft uitgelegd. Ik heb er groot vertrouwen in dat wij samen op een aantrekkelijke manier toekomstige generaties studenten en onderzoekers het vakgebied zeegeschiedenis kunnen laten ontdekken.

Dat brengt mij bij de Leidse studenten, over wie het hardnekkige cliché de ronde doet dat zij braaf en volgzzaam zouden zijn. Inmiddels heb ik aan den lijve ondervonden dat dat gelukkig wel meevalt. Niettemin wens ik jullie in de komende jaren bij Zeegeschiedenis scherpe discussies over het maritieme verleden toe, en nodig ik jullie uit om aan de hand van archieven, gedrukte bronnen en museale objecten jullie aannames over zeegeschiedenis aan onze veronderstellingen te komen toetsen.

Tot slot nog een kort persoonlijk woord van dank. Mijn ouders, die vlak achter de duinen altijd over mij hebben gewaakt, hebben mij een zee van vrijheid geboden. Het is niet bijzonder gebruikelijk bij ons in de familie om elkaar uitbundig te bedanken, maar de onbegrensde mogelijkheden thuis waren en zijn toch echt wel heel erg fijn - vroeger voor mijzelf, en tegenwoordig ook voor onze eigen kinderen die met opa en oma de wereld verkennen. Mijn laatste woorden zijn uiteraard voor mijn eigen gezin. Maartje, ik hou erg veel van je, en ik ben je dankbaar voor je voortdurende steun. Ik bewonder je bovendien om je scherpe intuïtie en je onafhankelijke geest. Felix en David tenslotte ben ik dankbaar voor hun tomeloze energie, en voor hun talent om met dinosaurussen en brandweerauto's mijn wetenschappelijke ontwikkeling systematisch te blijven ontregelen. Gelukkig maar.

Ik heb gezegd.

Noten

- 1 Jaap Bruijn, *Het gelag der zeelieden* (inaugurele rede, Universiteit Leiden, 1978), 1.
- 2 Dierick Ruiters, *Toortse der Zeevaart* (Vlissingen, 1623), [::]. Op de titelpagina betitelt Ruiters zichzelf als “piloot en liefhebber der astronomie”.
- 3 Joke Korteweg et al., eds, *Maritieme geschiedenis: De canon van ons maritiem verleden in 50 vensters* (Zutphen: Walburg Pers, 2009), nr. 48. Ruiters wordt in dit werk niet genoemd.
- 4 “Verzoekschrift van de vrouw van den schipper Dirck de Ruyter”, *Bijdragen van het Historisch Genootschap te Utrecht 2* (1879), 112-13.
- 5 Ruiters, *Toortse*, 6-7.
- 6 Michiel van Groesen, *Amsterdam’s Atlantic: Print Culture and the Making of Dutch Brazil* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016), 44-71; Charles Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1682* (Londen: Athlone Press, 1952), 46-55.
- 7 In de tweede editie, zo beloofde de auteur, zou hij de achtergehouden informatie alsnog openbaar maken - iets wat vervolgens niet gebeurde: Ruiters, *Toortse*, [::3^r]: “... sal daer deur veroorsaect werden, een tweeden Druck te laten uyt gaen van veele dinghen vermeerdt, ende met alle de platen der selver landen versien, die alreede veerdigh by my gheteekent ligghen”.
- 8 Nationaal Archief, Den Haag, resp. 4 VEL 717; 4 VEL 724; 4 VEL 710. De afmetingen van de drie kaartjes zijn vrijwel identiek, respectievelijk 29 x 42 cm, 30 x 43 cm. en 30 x 43,5 cm., wat suggereert dat ze inderdaad door Ruiters waren bedoeld voor publicatie.
- 9 Een positieve recente uitzondering is Bea Brommer en Henk den Heijer, eds, *Grote Atlas van de West-Indische Compagnie I* (Voorburg: Atlas Maior, 2011), nrs. 233, 288, 306.
- 10 Martijn Storms, “Dit waarlijk vorstelijk legaat’: Johannes Tiberius Bodel Nijenhuis en zijn kaartenverzameling”, in: Idem, ed., *De verzamelingen van Bodel Nijenhuis. Kaarten, portretten en boeken van een pionier in de historische cartografie* (Leiden, 2008), 9-24.
- 11 Ook J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche zeemagt in hare verschillende tijdperken geschetst* (4 dln.; Rotterdam, 1865-76) noemt Ruiters niet. Van Linschoten (I, 213) noemt hij wel - maar alleen als *auctor intellectualis* van de reizen om de Noord, niet als auteur van het *Itinerario*.
- 12 D.F. Scheurleer, *Catalogus van de geschiedkundige tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen* (Den Haag, 1900).
- 13 D. van den Hul, “Scheurleer, Daniël François (1855-1927)” in: *Biografisch Woordenboek van Nederland* (<http://resources.huygens.knaw.nl/bwn/BWN/lemmata/bwn1/scheurleer>; geraadpleegd 19 september 2016)
- 14 D.F. Scheurleer, *Onze mannen ter zee in dicht en beeld*. (3 dln.; Den Haag: Nijhoff, 1912-14), I, viii-ix.
- 15 S.P. L’Honoré Naber, “Inleiding: Dierick Ruiters en de Toortse”, in *Toortse der Zeevaart*, ed. idem (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, deel VI; Den Haag, 1913), xiii.
- 16 Johannes de Laet, *Iaerlijck Verhael II*, ed. S. P. L’Honoré Naber (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, deel XXXV; Den Haag, 1932), 113.
- 17 De Laet, *Iaerlijck Verhael II*, 166 bespreekt wél uitvoerig Ruiters’ ongehoorzaamheid.
- 18 De volledige titel luidt: *De platte ofte pleyn-schael verclaert. Waer in aengewesen wert, hoemen alle Sphaerische Rekeninghen ende questien (soo veel tot het gebruyck der Zee-vaert noodich is) seer licht, door den Passer, op de Circkel, sal connen uyt-werken* (Middelburg 1631). Ruiters betitelt zichzelf op het voorblad als een “lief-hebber der Matematica”. Het boekje werd later uitgebreid door de vooraanstaande wiskundige Johannes Olphersz. Schooten, *Tweevoudige verklaringen, over de verklaringe van Dirk Ruyter, van ’t liniael en de pleynschael* (Amsterdam, 1655). Over het gebruik van de pleinschaal, zie Willem Mörzer Bruyns en Hans Hooijmaijers, *Tussen hemel en horizon: Een korte geschiedenis van navigatie op Nederlandse schepen* (Haarlem, 2012), 39.

- 19 Ruiters, *Platte of pleyn-schael* [*4v]: “Klinck-dicht ter eeren, vanden Vromen, ende wel-ervaren Stier-man, Dierick Ruyter”: Wanneer t’Edel gemoet, in zijn gedaeghde dagen, / Hem eerlijck ruste vint, en ’t uyt-trecken verlaet, / Hoe lief hem sulcx oyt was thoonet met goeden raet, / Wijsend’ andre den wech, met lust en goet behaghen. // Alsoo doet *Ruyter* oock (die op *Neptuni* waghen / Van jonckx op reed’, tot daer de Sonne schuylen gaet: / En nu vermoeyt hem rust) comt andre noch te baet, / Met zijn trouw’ onderwijs, en leert de Iagers iaghen.
- 20 S.P. L’Honoré Naber, “Inleiding”, in *Beschryvinge ende historische verhael van het gout koninckrijk van Gunea [...]* door P. de Marees, ed. idem (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, deel V; Den Haag 1912), xxv, en sindsdien overgenomen door tal van auteurs over West-Afrika, meest recentelijk Elizabeth Sutton, *Early Modern Dutch Prints of Africa* (Farnham: Ashgate, 2012), 178. Zie tevens in dit verband Klaas Ratelband, *Nederlanders in West-Afrika 1600-1650: Angola, Kongo en São Tomé* (Zutphen: Walburg Pers, 2000 [1950]), 65, n.5.
- 21 De afbeelding is in 1603/1604 opgenomen in de (respectievelijk) Duitse en Latijnse vertalingen van het reisverslag van Pieter de Marees door de gebroeders Johan Theodore en Johan Israel de Bry. Over de collectie De Bry, zie mijn *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590-1634)* (Leiden: Brill, 2008).
- 22 “Voorbericht”, in *Toortse der Zeevaart*, ed. S. P. L’Honoré Naber (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, deel VI; Den Haag, 1913), [xi].
- 23 Ibid.
- 24 F.S. Gaastra, “De Linschoten-Vereeniging 1908-2008”, in: Henk den Heijer en Cees van Romburgh, eds, *Reizen door de eeuwen heen: 100 Jaar Linschoten-Vereeniging (1908-2008)* (Zutphen: Walburg Pers, 2008), 34.
- 25 H. Boterenbrood en J. Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis* (Den Haag: SDU, 1989), 104. Krop ontwierp zeventien portretten, de overige elf werden gemaakt door zijn leermeester Hendrik van den Eijnde.
- 26 Mijn dank gaat uit naar Geert Janssen voor het fotograferen van pagina’s van het enige bekende overgebleven exemplaar van de ‘editie’ van 1662/1692, nu in de Bodleian Library in Oxford.
- 27 Met name Claes Hendricksz Gietermaker, *’t Vergulde Licht der Zeevaerdt* (Amsterdam, 1660) bleek commercieel een groot succes, met dertien herdrukken tussen 1668 en 1733.
- 28 Zie hiervoor met name de notulen van de Kamer Zeeland van 8 en 15 januari 1635, waar duidelijk wordt dat de gespannen relatie tussen Ruiters en de bewindhebbers een verdere samenwerking in de weg staat: Nationaal Archief, 1.05.01.01 (OWIC), inv. nr. 22, fols. 55^v-56^r & 57^v.
- 29 Zie hiervoor de essays van mijzelf, Rebecca Parker Brienen, en Joan-Pau Rubiés in Michiel van Groesen, ed., *The Legacy of Dutch Brazil* (New York: Cambridge University Press, 2014).
- 30 J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee* (4 dln.; Amsterdam: Uitgeversmaatschappij Joost van den Vondel, 1939-42), IV, 267. De ironie wil zelfs dat Dierick Ruiters bij Mollema een plaats krijgt in diens ‘eere rol’ - tussen de andere nationale zeehelden dus - maar uitsluitend omdat hij kortstondig een eskader in het Caribisch gebied had geleid, juist die expeditie dus waar hij zich schuldig had gemaakt aan ongehoorzaamheid, en waarover L’Honoré Naber niet had gerept. Zie Ibid. IV, E27.
- 31 *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, eds G. Asaert et al. (4 dln.; Bussum: De Boer Maritiem, 1976-79)
- 32 Te denken valt aan het in de Verenigde Staten bijzonder populaire vakgebied Atlantic history, waar expliciet de uitwisseling van mensen, goederen en ideeën tussen drie continenten tot onderwerp van studie is gemaakt.
- 33 John B. Hattendorf, “Maritime History Today”, *Perspectives on History: The Newsmagazine of the American Historical Association* (februari 2012), zie: <https://www.historians.org/publications-and-directories/perspectives-on-history/february-2012/maritime-history-today> (ge raadpleegd 19 september 2016): “Recent initiatives recog-

nize maritime history as a broad, interdisciplinary theme in global history, the multidimensional study of human interactions with the world's water-covered regions.”

- 34 Ibid., “A maritime historian may approach the field from a range of vantage points, including science and technology, industry, economics, trade and business, art, literature, military and naval affairs, international relations, comparative studies in imperial and colonial affairs, communications and transportation, intercultural relations and exchange, law, institutional and organizational development, the exploitation and conservation of natural maritime resources, social relations and labor, sports and recreation. In all of these areas, associations at sea as well as sea-land relationships may be subject to scrutiny.”
- 35 Ibid., “Much of the ‘new maritime history’ probes social and cultural life.”
- 36 Ibid., “Their emphasis on people, rather than ships or battles, connects life at sea to life ashore.”
- 37 Zie noot 34. Een goed recent voorbeeld is W. Jeffrey Bolster, *The Mortal Sea: Fishing the Atlantic in the Age of Sail* (Cambridge MA: Harvard University Press, 2012).
- 38 Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 18: “Maritime enterprise, strung out across the world, was always knowledge based. All the great historical switchboards - from Amsterdam to London to New York - assembled vast arrays of services and infrastructures, but at their core they functioned primarily as hubs of intelligence. Without access to information, modern shipping and trading companies would have withered on the vine, and global exchange with them.”
- 39 Hugo de Groot aan Joachim Camerarius, 2 mei 1630: “Si verum est, quod mari huc adfertur” In *Briefwisseling van Hugo Grotius, 1597-1645*, ed. P.C. Molhuysen et al. (17 vols.; Den Haag: Nijhoff, 1928-2001), IV, no. 1496.
- 40 Het gedicht is voor het eerst verschenen in *De Gids* 121 (1958), 79.

MICHEL VAN GROESEN (DEN HAAG 1975)



- 2015-heden NWO Vidi-project *Covering the Ocean*
2013 Queen Wilhelmina Visiting Professor, Columbia University, New York (USA)
2008-2015 Universitair (Hoofd)docent Nieuwe Geschiedenis, Universiteit van Amsterdam
2008-2012 NWO Veni-project *Dutch Brazil*
2007 Promotie, Faculteit der Geesteswetenschappen, Universiteit van Amsterdam
2000 MA History and Culture of the Dutch Golden Age, University College London (UK)
1999 Doctoraal Geschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen
1999 Doctoraal Nederlands, Rijksuniversiteit Groningen

Een zee van mensen

Zeegeschiedenis gaat niet alleen over schepen, maar ook over mensen. Aan de hand van één van die vele mensen die namens de Nederlandse Republiek in de Gouden Eeuw de wereldzeeën bevoer, de Zeeuwse schipper Dierick Ruiters, komen in deze inaugurele rede verschillende aspecten van het vakgebied aan de orde. Ruiters was niet alleen een bekwaam schipper, hij was ook auteur van de zeemansgids *Toortse der Zeevaart* (1623), een verdienstelijk cartograaf, en nog veel meer. Leven en werk van deze 'gewone' schipper geven aanleiding tot een pleidooi voor een cultuurhistorische en internationaal vergelijkende benadering van het maritieme verleden van Nederland.



Universiteit
Leiden