



*Prof.dr. J.R. Bruijn*

*(foto Robbert van Cleef)*

## **'Ik ben niet visionair. Ik ben meer praktisch ingesteld'**

*Wilma Goossen en Victor Enthoven in gesprek met J.R. Bruijn*

Jacobus Ruurd Bruijn werd geboren in 1938 te Den Haag. Zijn belangstelling voor geschiedenis werd reeds op de middelbare school gewekt, waar hij geschiedenisles kreeg van dr. J.A. van Arkel, een bekend recensent in het *Tijdschrift voor Geschiedenis*. Zijn interesse ging voornamelijk uit naar de geschiedenis van Nederland, en in het bijzonder naar de maritieme kant van het Nederlandse verleden. In 1956 ging hij in Leiden geschiedenis studeren. Daar volgde hij onder andere de colleges van prof. T.H. Milo, die zee-geschiedenis en koloniale geschiedenis gaf.

Na het plotselinge overlijden van Milo in 1960 werden Bruijn en andere studenten zee-geschiedenis opgevangen door J.H. Kernkamp, de toenmalige hoogleraar economische en sociale geschiedenis. Dit groepje hield zich onder supervisie van Kernkamp, maar in de praktijk onder leiding van Bruijn, bezig met onder meer het bestuderen van het journaal van Michiel de Ruyter uit 1673. Na zijn afstuderen in 1964 bleef Bruijn min of meer 'hangen' in Leiden. Voordat hij in vaste dienst bij de universiteit kwam, gaf hij twee jaar les in het middelbaar onderwijs. In 1971 bracht hij een jaar in Australië door waar hij een Australische collega verving die met *sabbatical leave* was. Bruijn denkt met plezier aan deze tijd terug: 'Een heel jaar in het buitenland wonen en werken met mijn gezin was een enorme belevenis, evenals de bootreis heen en terug, via respectievelijk de Kaap en het Panamakanaal. Het werken in het Angelsaksische universitaire systeem werkte blikverruimend. Het was voor mij ook de eerste kennismaking met avondstudenten.' In 1970 promoveerde Bruijn op het proefschrift getiteld *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751* (Amsterdam 1970). Zeven jaar later werd hij lector in de zee-geschiedenis te Leiden.

### **Hoe bent u op deze leerstoel terechtgekomen?**

Ik ben eigenlijk via de verschillende rangen opgeklommen, van medewerker, medewerker eerste klas, hoofdmedewerker, et cetera. Op een gegeven moment is er voor mij een persoonlijke leerstoel gecreëerd. Eerst was het een lectoraat, maar later is het omgezet in een hoogleraarschap. Het is dus geen leerstoel die automatisch weer opnieuw bezet wordt als ik er niet meer zou zijn. Er zijn een aantal van deze leerstoelen in de faculteit. Als ik zou vertrekken, is het dus niet vanzelfsprekend dat er weer iemand voor zee-geschiedenis komt. Er zijn overigens wel genoeg kandidaten.

*J.R. Bruijn*

**Was de leerstoel van Milo dan geen structurele plaats?**

Ja, toen wel. Ik heb begrepen dat ze wel gezocht hebben naar een opvolger. Maar toen dat niet lukte, is de leerstoel verkaveld, en is er onder andere, dacht ik, de leerstoel voor Chinees, van Zürcher, voor in de plaats gekomen. Zeegeschiedenis is overigens niet een vak dat al heel lang op de universiteiten gegeven wordt. Academische erkenning als vakgebied is pas door J.C.M. Warnsinck in de jaren dertig gekomen. De erkenning van zeegeschiedenis op academisch niveau is niet vanzelfsprekend geweest. Het was eigenlijk een vakgebied van wat liefhebbers en marineofficieren. De wijze waarop Warnsinck zeegeschiedenis bedreef, heeft ervoor gezorgd dat het een geaccepteerde aanpak werd. Dat je ook op die manier een stukje geschiedenis kunt bekijken en dat dat op een zelfde niveau kan gebeuren als bijvoorbeeld economische of koloniale geschiedenis. Warnsinck heeft dat bereikt mede door de erkenning die hij bij P.J. Blok genoot met wie hij een biografie over De Ruyter heeft geschreven.<sup>1</sup> Warnsinck overleed in de oorlog en in 1946 is Milo benoemd.

**U bent de enige hoogleraar maritieme geschiedenis in Nederland. Vindt u dat u het gezicht van het vakgebied bent?**

Dat is een pretentie die ik absoluut niet heb. Hier in Leiden bedrijven F. Gaastra en ik de zeegeschiedenis, maar er zijn in den lande langzamerhand erg veel mensen die zeehistorisch geschoold zijn.

**Het vakgebied heeft zich dus de afgelopen twintig jaar uitgebreid?**

Heel duidelijk, ja, en daar heb ik wel een steentje aan bijgedragen.

**Zou je kunnen spreken van een zekere professionalisering?**

Ja, dat er bijvoorbeeld nu bij het Instituut voor Maritieme Historie drie beroepshistorici zitten, is nieuw. Dat is een geleidelijke ontwikkeling geweest. En Els van Eyck heeft bijvoorbeeld in het scheepvaartmuseum in Amsterdam een stuk professionaliteit gebracht wat zeehistorische kennis en vaardigheden aangaat. In het Maritiem Museum in Rotterdam zijn er ook wat mensen bijgekomen. Bij Verkeer en Waterstaat zitten ook zeehistorici. Op veel plaatsen zie je meer historici dan vroeger. De cultuurhistorische sector heeft zich behoorlijk uitgebreid. Er wordt weleens gemopperd over het gebrek aan geld, maar als je het eens op een rij zet, blijkt dat er de laatste twintig, dertig jaar cultuurhistorisch veel gebeurd is. Zeegeschiedenis heeft daar ook wat van meegenomen.

**Op welke wijze wordt uw specifieke vakgebied gelegitimeerd?**

Ik denk dat het een vakgebiedje op zichzelf is dat door anderen weinig of niet wordt aangeraakt terwijl er toch heel veel in omgaat. Een beeld dat in het

begin van de jaren vijftig een keer door een Engels historicus naar voren is gebracht, heeft mij altijd getroffen. Hij zei, maritieme geschiedenis is niet zo maar een laagje uit het verleden van de mens, het is een complex geheel, een macrokosmos. Je kunt geschiedenis vergelijken met een taart. Die taart bestaat uit allerlei ingrediënten, allerlei laagjes, zoals politieke geschiedenis, militaire geschiedenis, sociale geschiedenis en religieuze geschiedenis. Maritieme geschiedenis is dan geen laagje uit die taart, zoals politieke geschiedenis, maar een punt van die taart.<sup>2</sup> Die taartpunt verdient een eigen aandacht omdat veel van het verleden van landen zoals Groot-Brittannië verbonden is met het gebruik van de zee. Ik denk dat dit in de meeste deelbenaderingen niet aan de orde komt. Dat wil niet zeggen dat die aandacht overal in het land aanwezig zou moeten zijn, maar op z'n minst mag dat toch op één plek.

**Men krijgt weleens de indruk dat zeegeschiedenis nogal op zichzelf staat en dat er weinig contacten zijn met andere takken van de geschiedbeoefening. In die andere takken is er weer weinig aandacht voor de maritieme kant van het verleden. Is het niet juist de taak van zeegeschiedenis om contacten te leggen en de verworven kennis verder te verspreiden?**

Ja, ergens gaat de parallel met de zeeman van vroeger op. De zeeman was niet in alle opzichten geïntegreerd in de samenleving. De zeegeschiedenis is niet optimaal geïntegreerd in de geschiedenis op zich. Dat wil niet zeggen overal, maar je merkt het aan sommige boeken die verschijnen. De auteurs hebben op bepaalde punten geen kennis genomen van bestaande maritiem-historische literatuur. Dat betreurt ik. Misschien moet je daar toch meer aan doen.

**Heeft dat ook niet te maken met het feit dat maritiem historici vooral publiceren in gespecialiseerde tijdschriften, zoals het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*?**

Maar dat geldt zo langzamerhand voor alle vakgebieden. Naar mijn idee hebben tijdschriften als het *Tijdschrift voor Geschiedenis* het uiterst moeilijk, want die zijn zo breed dat ze niet telkens de specifieke belangstelling van de lezer kunnen bevredigen. Ik heb laatst in een lezing voor historici gezegd dat de tijd voor dit soort algemene tijdschriften eigenlijk voorbij is omdat je de specialisatie zo ziet toenemen. Dat werd met een zeker dépit beaamd. Dat wil niet zeggen dat je in het *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* of de *International Review for Social History* niet zo nu en dan artikelen over zeevaart tegenkomt, maar de specialisatie is toegenomen. Daarnaast zie je dat de Nederlandse maritiem historicus vaak in gespecialiseerde tijdschriften in het buitenland gaat schrijven omdat daar een groter klankbord ligt.

Ik heb het altijd belangrijk gevonden om in algemenere tijdschriften te publiceren, zoals bijvoorbeeld het *Tijdschrift voor Geschiedenis* en de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*. Maar ik heb op dat punt niet de illusie dat je enorme uitstraling hebt naar de algemene

*J.R. Bruijn*

historische wereld. Het beperkt zich tot een eigen kring van maritiem historici in Nederland en het buitenland.

**U doet bewust pogingen iets van uw vakgebied uit te dragen?**

Ja natuurlijk, maar de zee en wat er zich omheen afspeelt, heeft bij veel mensen weinig belangstelling. We zijn nu bezig met de zeelieden als arbeiders in de vroegmoderne tijd. Daar trek je toch wat andere mensen mee. We geven een soort *workshop* met specialisten uit verschillende landen en dat zijn niet altijd maritiem historici. Ik denk dat je met 'de zeeman' een thema hebt dat in zo'n kader belangstelling van sociaal en economisch historici kan krijgen. De zeeman gaat vaak in grote aantallen weg en het verdwijnen van zo'n groep uit een bepaald plaatsje heeft bepaalde consequenties. We hebben indertijd met het VOC-project<sup>3</sup> kunnen aantonen dat er ongeveer een miljoen mensen met de VOC vertrokken zijn en dat er maar dertig tot veertig procent van teruggekomen is. Dat betekende een verlies aan mankracht dat je ook voor een deel kon lokaliseren. Wageningse historici hebben dat opgepikt en gebruikt voor bepaalde trends in bevolkingscijfers.

**Zou je kunnen zeggen dat de doorgevoerde specialisatie geleid heeft tot een grotere internationalisering?**

Ja, die internationalisering op maritiem-historisch terrein was er in 1970 nauwelijks. Het is begonnen met een aantal Franse maritiem historici die een internationaal netwerk hebben proberen op te zetten. Dat is in de jaren zeventig van de grond gekomen. Ik ben voor het eerst in 1975 op een groot congres in San Francisco geweest. Toen was ik de enige Nederlander. Dat was hartstikke leuk. Je kon merken dat je toen een bepaalde invloed had. Ik heb een beetje mee kunnen doordrukken dat de sociale benadering van de zeege-schiedenis in 1980 op een groot wereldcongres aan de orde kon komen. Internationaal staat men elkaar inderdaad nader.

**Wat zijn de directe gevolgen van de internationalisering geweest? Welke contacten zijn er gelegd?**

De meeste contacten zijn er met een paar Scandinaviërs, wat Britten, een enkele Fransman, een paar Amerikanen en een Duitser. Het accent ligt Angelsaksisch. Dat ligt misschien voor een deel aan mijn eigen belangstelling. Ik ben vooral in de Britse en Amerikaanse kant geïnteresseerd. Dat probeer ik ook in colleges naar voren te brengen. De gevolgen die dat heeft gehad, zie je in de thema's. 'De zeeman', als thema in 1975 afgesproken voor het congres van 1980 van de International Commission of Maritime History, heeft heel stimulerend gewerkt. Zo'n congres vraagt om artikelen en studies.<sup>4</sup> Hetzelfde is met kaapvaart het geval geweest. Kaapvaart is een onderwerp dat pas in de jaren zeventig op tafel is gekomen. Dat heeft tot diverse publikaties geleid, ook in Nederland. Op dit moment is havengeschiedenis zeer geregeld een

congresstema. Het leidt de laatste jaren bijvoorbeeld ook tot congressen van Britse en Nederlandse maritiem historici. In 1988, het William & Mary-jaar, is het initiatief genomen tot Anglo-Dutch (spoedig British-Dutch) maritiem-historische conferenties. Die congressen raken de gemeenschappelijke aspecten van het Engels-Nederlandse maritieme verleden. Dit soort samenwerking is uiterst nuttig. Je ontmoet elkaar, je wisselt ideeën uit, je hebt soms goede papers en die dingen stimuleren je. Het leidt ook indirect soms tot contact met Britten of Amerikanen waardoor er een keer een student daarheen kan, zoals bijvoorbeeld naar het Whaling Museum in de Verenigde Staten.

**U vervult veel verschillende functies binnen het vakgebied. Naast uw hoogleraarschap bekleedt u het voorzitterschap van het bestuur van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (ING). U heeft zitting in het bestuur van de Vrienden van het Zuiderzeemuseum en van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum Amsterdam. U heeft ook een twintigtal promovendi onder uw hoede. Versnippert dat uw aandacht niet erg?**

Ik vind de combinatie universiteit - musea belangrijk. Het heeft me geholpen om voor studenten een plek te krijgen, hetzij voor een stage, hetzij voor een scriptie. Ik ben nu een paar jaar voorzitter van het bestuur van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, de club die de Rijks Geschiedkundige Publicatiën uitgeeft. Dat is een functie die veel tijd vergt. Elke week ben je er wel op één of andere manier mee doende. Dat is leuk. Het is een gemotiveerd gezelschap en er komt wat tot stand. Er wordt basismateriaal voor verder historisch onderzoek geproduceerd.

Versnippert dat de aandacht? Ja, ik ben niet iemand die de laatste jaren gefixeerd kan zijn op een stuk onderzoek dat langere tijd vraagt. Daartoe ben ik niet in de gelegenheid. Al ben ik erg blij dat ik dankzij een verblijf bij het NIAS mijn ideeën over de marinegeschiedenis van de Republiek in een engelstalig boek heb kunnen vastleggen.<sup>5</sup> Ik heb het een poos jammer gevonden dat ik niet langere tijd met een bepaald onderzoek bezig kan zijn, maar de laatste jaren heb ik dat aanvaard en ik denk, dat komt later wel weer.

**Is het een bewuste keuze geweest om niet meer iets vakinhoudelijk echt bij de horens te vatten?**

Nee, die keuze wordt voor je gemaakt. Ik bezet de enige universitaire leerstoel zeeschiedenis in Nederland. Dat houdt in dat je bij veel dingen betrokken wordt, ook buiten Leiden. Dat realiseer je je in het begin niet, maar dat merk je op den duur. En ik vind dat je daar, ten behoeve van een zekere uitstraling van het vakgebied, aan mee moet doen. Zo raakte ik betrokken bij onder andere het Zuiderzeemuseum. Het ING is op een gegeven moment op mijn pad gekomen. Dat ik daar voorzitter van geworden ben, is niet een bewuste keuze. Mijn voorganger, A.F. Manning, overleed plotseling en ik zat toen in het dagelijks bestuur.

Tijd besteden aan promovendi moet je ook doen. Dat heeft vaak voorrang boven andere dingen. Ik denk dat het belangrijker is dat jongere of nieuwe mensen een stukje onderzoek doen en dat je dat probeert te begeleiden, dan dat je zelf ook weer iets aan het vakgebied toevoegt.

Ik ben dus niet in de gelegenheid om lang aan een project te werken zoals ik een poosje met de VOC of met de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden (MGN)* (1976-78) bezig ben geweest.<sup>6</sup> Daarna heb ik niet veel onderzoek meer kunnen doen en dat vind ik weleens jammer. De *MGN* is, denk ik, één van de belangrijkste dingen die ik vakmatig tot stand heb kunnen brengen, met de hulp van heel velen. Destijds heb ik de opzet er voor bedacht, waarna ik de uitwerking heb uitgedeeld aan verschillende mensen. Dat is toch een klein monumentje. Ik zou nog weleens een tweede versie willen maken. De tijd van seriewerken is alleen een beetje voorbij. Het risico is nu voor uitgevers vaak veel te groot. Al verkopen maritiem-historische publikaties over het algemeen wel.

#### **Wat is in uw ogen de toepasbaarheid en het nut van de geschiedenis?**

Ik vind dat een uiterst moeilijke vraag, maar dat zal iedereen zeggen. Praktisch toepasbaar is het alleen wanneer er vanuit de samenleving een concrete vraag komt. Bijvoorbeeld naar een bepaalde tentoonstelling of een bepaald boek over een deel van het verleden. Of wanneer een bedrijf zijn verleden wil uitzoeken. Dat gebeurt gelukkig zo nu en dan. De praktische toepasbaarheid in de vorm van een boek schrijven en dan kijken of de markt daarop reageert, is een heel andere kant. Gelukkig is er zo nu en dan een markt voor bepaalde historische literatuur. Dat is wel aangetoond. Je moet ook een verschil maken tussen geschiedenis en geschiedenisopleiding. De geschiedenisopleiding heeft natuurlijk een andere kant van praktische toepasbaarheid. Maar ik vind niet dat geschiedenis de pretentie mag hebben dat ze praktisch toepasbaar is verder dan ik hier heb aangegeven.

#### **Maar uit de geschiedenis kun je toch het één en ander leren, bijvoorbeeld het feit dat veel zaken tijdgebonden zijn?**

Als historicus heb je daar een goed besef van. Maar de samenleving heeft dat niet.

#### **Kan de historicus dan niet juist op dit punt een bijdrage leveren?**

Ja, maar daar wordt niet naar gevraagd. Zover reikt de historicus nooit. Een paar weken geleden had ik opeens het idee, hé dit is een beleidsman die iets van historisch besef heeft. Het ging om minister Kosto die over Gonsalves zei: gebeurtenissen van 1960 moet je in hun context plaatsen en we moeten het interpreteren aan de historicus overlaten. Dit heb ik nog nooit uit de mond van een bewindsman of een hogere ambtenaar gehoord. Van Kosto weet ik dat hij een grote historische belangstelling heeft. Maar ik heb geen enkele illusie dat

beleidmakers de lessen uit de geschiedenis leren. Die vinden steeds weer het wiel uit.

**Het hoeft toch niet uitsluitend te gaan om directe beïnvloeding van beleidmakers. Geschiedenis kan toch een rol spelen in de samenleving als geheel. Het opkomend nationalisme in Oost-Europa kunnen we toch beter begrijpen wanneer we iets van het verleden weten?**

Natuurlijk, maar dan kom je op het punt van het lesgeven op scholen. Op scholen heb je met geschiedenis een verplichte functie om deze aspecten aan te geven en te proberen historisch besef bij te brengen. Hetzelfde kan je natuurlijk ook in verenigingen met historische doeleinden doen. Dat ligt zo direct voor de hand dat dat bij geschiedenis hoort en bij de verplichting die je tegenover de samenleving hebt om iets met je vakgebied te doen. Maar over praktische toepasbaarheid op het eerste niveau ben ik gewoon cynisch. Met te vertellen hoe nationalisme of racisme gegroeid is, bereik je alleen wat op scholen. Of als er bijvoorbeeld een vraag komt vanuit een bepaald groepje mensen.

Ik hoop dat het altijd zo kan blijven - maar er wordt natuurlijk aan geknabbeld - dat geschiedenis de taak heeft de samenleving te confronteren met een stukje verleden, of dat nu gaat om straatnamen in een buurt of een vergelijking van bezettingsregimes of iets dergelijks. Je moet hopen dat de samenleving die taak van de historicus ook blijft zien. Net zo goed als ik vind dat de historicus iets van ons Nederlandse verleden moet uitdragen. Het is niet alleen het verhaal om het verhaal. Er zijn natuurlijk wel geschiedenisboeken die geschreven worden voor de collega een deur of een gebouw verder. Dat mag ook. Maar de historicus moet zo nu en dan ook een boek schrijven dat naar een groter publiek gaat. Hij moet niet alleen voor zijn vakgenoten schrijven. Ik vind het belangrijk dat je niet met het vakgebied in een ivoren toren zit. Of het wordt opgepikt, is natuurlijk afhankelijk van degene die dat boek koopt of leent. Met musea, een typisch middel voor cultuuroverdracht, kun je daar natuurlijk ook aan bijdragen.

Wat ik belangrijk vind, is praktisch en nuchter met je vakgebied bezig zijn en niet te veel pretenties hebben. Het resultaat telt, niet de groter visie - die heb ik niet. Ik ben niet visionair. Ik ben meer praktisch ingesteld. Over het nut van de geschiedenis ben ik dan ook niet wijds in mijn gedachten.

**Komt wie uitgaat van vragen vanuit de samenleving, of van een bepaalde persoonlijke interesse, niet snel in de situatie dat de verschillende onderwerpen niet bij elkaar aansluiten? Raakt daarmee het vakgebied niet enorm versnipperd?**

Versnipperd wil ik niet zeggen, want ik vind dat zeegeschiedenis heel ruim is. Je hebt automatisch een grote variëteit aan onderwerpen. Dat is onvermijdelijk en ik vind dat ook helemaal niet erg. Als iemand geïnteresseerd is in de kanaalanleg van koning Willem I, dan kan ik die man niet in een andere



*J.R. Bruijn*

richting duwen. Dat lukt niet. Ik moet pragmatisch zijn en hem de vrijheid geven om dat te doen. Ik wil studenten of promovendi niet alleen maar in de richting van bijvoorbeeld de VOC of de sociale geschiedenis sturen. Dat zou ik weigeren.

**Het gevolg is dat het voor buitenstaander niet duidelijk is in welke richting zeegeschiedenis zich begeeft.**

Maar wat is richting? Het is een vakgebied met velerlei mogelijkheden. Er gebeuren diverse dingen. Ik ben de figuur er niet naar om te stimuleren dat het allemaal in één richting moet. Dat is een poosje het geval geweest met de VOC.<sup>7</sup> We hebben natuurlijk kunnen bereiken dat de VOC in beeld is gekomen. Toen I. Schöffers dat project eind jaren zestig opzette, ben ik er bij betrokken geraakt en later ook F. Gaastra. We hebben dat project naar buiten kunnen brengen en het heeft veel aandacht gekregen. We hebben als een team gewerkt. Er was toen ook nog de mogelijkheid assistenten erbij te betrekken. Dat leidde weer tot scripties en bij sommigen tot proefschriften. Als je vraagt, heb je iets in Leiden met zeegeschiedenis bereikt dat zichtbaar is in de samenleving?, dan zeg ik, dat hebben we met de VOC bereikt. Iedereen kent nu zo langzamerhand dat begrip. Het vinden van de scheepswrakken heeft natuurlijk voor een tijd mede het beeld bepaald. Maar dat scheepvaartmuseum nu afdelingen inrichten over de VOC en dat die replica- en nieuwbouw van VOC-schepen tot stand is gekomen, vindt zijn basis in de belangstelling die we toen gewekt hebben. Toen hebben we een poosje gestuurd.

**Op dit moment wordt er van overheidszijde aangedrongen op een meer planmatige aanpak. Waarom is die aanpak dit moment afwezig bij zeegeschiedenis, terwijl deze in het verleden wel succesvol is geweest?**

Dat komt allereerst doordat ik toen tijd had om me te concentreren op één of twee dingen. In die tijd kon je met de maritieme geschiedenis langere tijd bezig zijn. Maar sinds ik nauwer betrokken ben geraakt bij bestuurlijke zaken, bij buiten-universitaire maritiem-historische activiteiten, heb ik geen tijd om echt aandacht te besteden aan grotere projecten. Dan kan je zeggen, dat doen sommige mensen wel, die zetten het uit bij anderen, maar dat is mijn aard op de één of andere manier niet. Het is niet zo makkelijk om voor zoiets weer mankracht te genereren. Ik ben ook eigenlijk een tegenstander van dat gestuurde onderzoek.

**Ondanks het feit dat het VOC-project zo'n succes was?**

Ja, maar dat was een vrijwillig, zelf ontstaan geheel. Niet omdat Den Haag er om vroeg. Nu moet je met plannen komen. Ik ben daar geen voorstander van.

**Er zit toch nog wel iets tussen uitsluitend planmatig werken en helemaal niet sturen?**

Sommige mensen stuur je natuurlijk wel. Anderen niet. Diverse mensen komen gewoon vanuit hun eigen belangstelling met een onderwerp. Die belangstelling heb je wel soms gewekt. Soms pikken mensen onderwerpen op uit de colleges. Ik probeer in colleges altijd zo veel mogelijk facetten van de maritieme geschiedenis te laten zien. Misschien moet je dan consequent in een bepaalde richting college geven. Dat hebben we een poosje gedaan. Dat was best leuk en nuttig, maar verandering van spijs doet mij altijd meer eten dan voortdurend in één thema blijven zitten. Dat heeft consequenties. Ik ben nu bezig met een boekje, samen met een oud-promovenda, over de Marva, de marinevrouwenafdeling die in 1944 is opgericht. Dat is heel wat anders dan de VOC, maar er is vraag naar dat onderwerp. Ik vind dat je daar op moet inspelen. Dat heeft niets met een consistent beleid of een visie te maken, maar daar streef ik ook niet naar. Nu bijvoorbeeld in 1996-1997 de overwintering van Willem Barentz op Nova Zembla herdacht wordt, vind ik het leuk dat ik bij het nationaal comité betrokken raak. Ik vind dat je op zoiets naar vermogen moet inspelen. Zo komt je vak naar buiten en zijn er ook weer mogelijkheden voor studenten om iets te doen. Daarom heb ik niet het idee dat je met zeegeschiedenis in een isolement werkt, absoluut niet. Ik denk dat het gezicht van zeegeschiedenis eenzijdig zou zijn als je altijd met de zeeman, of met de vakbeweging of met de VOC bezig bent. Dat staat haaks op de veelzijdigheid van zeegeschiedenis die geregeld aan z'n trekken moet kunnen komen.

Ik vind dat je een student met die veelzijdigheid in aanraking moet laten komen. Het is verheugend om te zien dat diverse studenten daar steeds weer verschillende elementen uit oppikken omdat het bij hun interesse past. Bij sommigen kan je dat wat sturen, combineren of clusteren. En voor mij is het ene aspect niet belangrijker of interessanter dan het andere. Je hebt wel bepaalde voorkeuren, maar ik vind niet dat dat behoort te spelen. Wat ik in de benadering van het vakgebied ook altijd belangrijk heb gevonden, is het in elkaar verweven krijgen van de marine- en de maritieme geschiedenis. Zeegeschiedenis was in de ogen van velen vroeger marinegeschiedenis. Ik vind het belangrijk dat je die fixatie op één element eruit haalt. Je merkt in Amerika heel sterk dat het twee werelden zijn, de *naval historians* en de *maritime historians*. Een onderscheid dat ik vanuit de Nederlandse optiek onaanvaardbaar vind. Heel lang is er in de Nederlandse zeegeschiedenis namelijk een verwevenheid tussen koopvaardij, vaart op Azië en marine geweest, wat betreft de 'stuurlui' aan de wal, het soort zeelieden, kennis van navigatie en zelfs enige tijd van schepen. Een scheiding, als men die per se wil, kan pas eind negentiende eeuw worden aangebracht. Het is leuk om daarover te discussiëren en tegenstand te ondervinden.

J.R. Bruijn

**Welke ontwikkelingen hebben zich de afgelopen tien, twintig jaar op het terrein van de maritieme geschiedenis voorgedaan?**

Dan kom ik weer bij de zeelieden terecht. In oktober willen we eens de balans opmaken wat betreft de vroegmoderne tijd. Maar ook wat betreft de moderne tijd is er op dat terrein veel gebeurd dankzij een groot onderzoek in Newfoundland in Canada. Er is een enorm onderzoek gedaan naar zeevarenden op de Britse koopvaardijvloot in de negentiende en twintigste eeuw, naar herkomst, gages, stakingen, dienstverbanden en dergelijke. Ik denk dat op dat punt de kennis enorm is toegenomen. Verder is de belangstelling voor haven-geschiedenis in ontwikkeling.

De kennis over de marines is fors toegenomen. Vroeger was de marine een organisatie die zorgde voor een vloot die vocht. Vooral over hoe er gevochten werd en over de mensen die bevel over die vloot voerden, schreef Warnsinck zijn boeken. Dat was toen een legitieme benadering. Maar de marine als gevarieerde organisatie is pas de laatste twintig jaar - op instigatie van Amerikaanse maritiem historici - een duidelijk onderzoeksgebied geworden. Een terrein dat aardig in kaart is gebracht, is de kaapvaart, een belangrijk verschijnsel in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw. Er is op dit ogenblik nog een Canadese promovenda van mij bezig met het staartje van de kaapvaart in de oorlog tussen Amerika en Groot-Brittannië in 1812-1815.

**Welke boeken en historici zijn bij u favoriet?**

Ik vind dat J. à Campo een mooi boek over de Koninklijke Paketvaart Maatschappij geschreven heeft.<sup>8</sup> En Nicolas Rodger, de man die over de Britse marine schrijft, lees ik graag.

**Waar is uw waardering op gebaseerd?**

Zo'n boek als van J. à Campo vind ik mooi geschreven en geanalyseerd. Rodger schrijft mooi Engels. *The wooden world* geeft het leesplezier dat ik vroeger bij C. Boxer had.<sup>9</sup> Rodger vertelt je veel over de Britse marine waar ik weer inspiratie uit opdoe. Een facet dat ik direct voor mijn eigen werk van belang vind, is het vastleggen van kennis die je hebt opgebouwd. Dat lijkt me een taak die je hebt als je wat langer in het vak meedraait. Ik heb dat geprobeerd in mijn boek van vorig jaar over de Nederlandse marine in de zeventiende en achttiende eeuw. Ik heb daarbij ook geprobeerd aansluiting te vinden bij boeken over andere marines, bijvoorbeeld in Frankrijk en in Groot-Brittannië, en te streven naar een enigszins vergelijkbare benadering van het marineverleden in de vroegmoderne tijd.

**Welke werken op het gebied van de zee-geschiedenis vindt u mislukt of heel weinig opleveren?**

Dat vind ik moeilijk.

**U heeft wel kritiek op auteurs die de maritieme kant van het verhaal verwaarlozen.**

Ja, maar dan veroordeel ik hun boeken nog niet. Je merkt dat het niet is opgepikt, maar dat is iets anders. Dat is een tekortkoming van de auteur, maar ergens ook van de maritiem historici die kennelijk toch niet op de juiste plaats gepubliceerd hebben. En er zijn wat boeken om langzamerhand bij te houden! Een promovendus houdt precies bij wat er op zijn specifieke terrein gepubliceerd wordt, maar als je wat langer met het vak bezig bent en je kunt niet meer op grote schaal onderzoek blijven doen, dan kan ik me voorstellen dat historici publikaties missen. Er verschijnt zo idioot veel. Ik kan best een collega vergeven dat hij een boek niet gezien heeft.

Er zijn natuurlijk veel mooie boeken. Dat boek van Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea* bijvoorbeeld.<sup>10</sup> Een prachtig boek, geschreven door een marxist, over Britse zeelieden op de Atlantische Oceaan in de achttiende eeuw. Ik ben het helemaal niet met hem eens, maar ik vind het een mooi boek. Rediker brengt het begrip klassenstrijd aan boord. Elke kapitein is voor hem een 'devil'. Hiervoor voert hij onvoldoende bewijzen aan; vanuit een marxistische zienswijze interpreteert hij hoofdzakelijk één soort bronnen.

**Dit boek gaf aanleiding tot een discussie in het *International Journal of Maritime History*. Is deze discussie in Nederland ook opgepakt?**

Ik heb het soms met studenten gedaan door vergelijkbare boeken voor tentamens op te geven, maar niet in tijdschriften. Het is natuurlijk een leuk idee om dat te doen en bijvoorbeeld in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* een paar artikelen of recensies erover te laten schrijven, maar daar moet je achter gaan staan en daar ontbreekt mij gewoon de tijd voor. De dagen zijn hartstikke vol. Ik merk ook dat ik 's avonds niet altijd zin heb. Vroeger ging ik gewoon door, maar dat is de leeftijd. Ik ben ook een beetje gaan relativeren. Ik heb niet het idee dat alles wat ik doe zo belangrijk is. Ik moet economisch met mijn tijd omgaan en mijn prioriteit ligt bij het manuscript voor een dissertatie dat binnengekomen is. Praktisch elke week komt er een deel van een manuscript binnen en dat geef ik voorrang, omdat ik weet dat er iemand wacht op commentaar. Ik vind ook dat je moet proberen scripties zo snel mogelijk te bekijken. Maar ja, dan verdwijnt zo'n idee voor het bespreken van Redikers boek. Ik wil niet zeggen dat je zoiets nooit moet doen; we hebben het destijds geprobeerd met het boek van Rodger.<sup>11</sup> Dat is meer een kwestie van *timing*. En ik denk dat je moet afwisselen in de keuzes die je maakt. En wat belangrijk is, is dat je iets met iemand samen kunt doen. Dat is heel stimulerend. De Marva doe ik bijvoorbeeld samen met Anita van Dissel. Dat heb ik gelukkig meer kunnen doen en dat werkt prima.

*J.R. Bruijn*

**Zijn er grote debatten of verschillen van mening binnen de zeegeschiedenis, nationaal of internationaal gezien?**

Nee.

**Hoe komt dat? Andere takken van de geschiedenis kennen wel degelijk discussies. Zo heeft het boek van Simon Schama aardig wat stof doen opwaaien.<sup>12</sup>**

Dat is niet echt een grote discussie geweest. Iedereen zegt daar wat over, maar dat is geen diepgaande vakinhoudelijke discussie. Bij dat boek van Rediker vind ik dat verhoudingsgewijs veel meer. Als je dat discussie noemt, dan vindt die zo nu en dan plaats. Die discussie is dan niet zozeer nationaal, want de kring is natuurlijk niet zo groot. Er lopen wel heel wat mensen in Nederland rond die thuis zijn in de tijd van de Republiek en die daar hun mond wel over opendoen. Maar er zijn in Nederland geen tien mensen die over het boek van Rediker wat durven te zeggen. Er is even wat discussie geweest over het boek van Van Royen over zeevarenden,<sup>13</sup> maar dat noem ik geen debat. Ons vakgebied leidt niet zo automatisch tot controverses. Je bent met die zeelieden bezig en daar kan je verschillende interpretaties over hebben, maar er zijn nooit grote verschillen.

**Heeft dat ook te maken met de personen die in het vakgebied actief zijn?**

Misschien wel. Het soort mensen maakt ook niet direct ruzie. Het is een behoorlijke vriendenclub bij elkaar, als je het zo mag zeggen. Dat komt doordat maritiem historici vaak in hun eigen land op een klein eiland zitten. Het zijn meestal kleine groepjes mensen. Verhoudingsgewijs is het in Nederland nog een grote groep. Nederland is langzamerhand vrij breed gesorteerd geraakt, breder zelfs dan Groot-Brittannië.

**In Groot-Brittannië bestaan er toch ook een aantal maritieme centra waar maritiem-historisch onderzoek wordt verricht?**

Dat zijn ook vaak weer éénlingen. Er is wel een overkoepelende organisatie, zoals de Vereniging voor Zeegeschiedenis, maar daar zitten maar een stuk of twintig, vijfentwintig mensen in. De Vereniging voor Zeegeschiedenis is op weg naar de zevenhonderd leden. Nederland is vrij uniek vanwege de schaal van belangstelling voor zeegeschiedenis. Daar zitten natuurlijk alle niveaus in, ook de amateurbelangstelling.

Ik denk dat we op zeehistorisch terrein elkaar vrij goed kennen, ontmoeten en stimuleren. Ik vind het belangrijk om daar mijn steentje aan bij te dragen. Wat ik ook belangrijk vind, is dat op dit terrein soms mensen hun plezier maar ook hun wetenschappelijke bekroning vinden in een dissertatie. Ik zou het jammer vinden, en een zeker falen van mijn kant, als je geen promoties op je vakgebied ziet.

## Welke richting zal de zeegeschiedenis in de toekomst opgaan?

Dat weet ik op dit moment niet. Ik denk dat het voorlopig zeelieden- en havengeschiedenis blijft. Het hangt tot op zekere hoogte ook af van wat er met het gehele vakgebied en met name de economische kant gaat gebeuren. De economische kant komt op dit moment sterk naar voren.

### Noten:

1. P.J. Blok, *Michiel Adriaanszoon de Ruyter* ('s-Gravenhage 1930); J.C.M. Warnsinck, *Admiraal de Ruyter. De zeeslag op Schooneveld, Juni 1673* ('s-Gravenhage 1930).
2. Zie voor de exacte opmerking: J. Ehrman, *The Navy in the war of William III 1689-1697. Its state and direction* (Cambridge 1953) XXII.
3. Een project, in 1970 gestart, om alle, in totaal bijna achtduizend heen- en terugreizen van VOC-schepen in de zeventiende en achttiende eeuw in tabellarische vorm uit te geven en te analyseren.
4. P. Adam, ed., *Seamen in society = Gens de mer en société* (Z.p. 1980).
5. J.R. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993).
6. *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* I-IV (Bussum 1976-1978).
7. J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffer, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* I-III ('s-Gravenhage 1979-1987).
8. J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische Archipel, 1888-1914* (Hilversum 1992).
9. N.A.M. Rodger, *The wooden world: an anatomy of the Georgian navy* (Londen 1986).
10. M. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* (Cambridge 1987).
11. Rodger, *The wooden world*.
12. S. Schama, *The embarrassment of riches. An interpretation of Dutch culture in the Golden Age* (New York 1987).
13. P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987). In dit boek analyseert Van Royen de arbeidsmarkt van zeevarenden in Nederland rond 1700. Hij toont aan dat (anders dan A.M. van der Woude eerder stelde) in het Noorderkwartier in die periode nog geen sprake was van een verminderd aanbod van zeelieden. Van der Woude bestrijdt deze uitkomst, wat onder meer leidde tot een pittige discussie in de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*.