



**Universiteit  
Leiden**  
The Netherlands

**Een maritiem manifest. Een pleidooi over maritieme geschiedschrijving, data en wegen voorwaarts**

Rossum, M. van

**Citation**

Rossum, M. van. (2017). Een maritiem manifest. Een pleidooi over maritieme geschiedschrijving, data en wegen voorwaarts. *Tijdschrift Voor Zee geschiedenis*, 36(1), 71-79. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306270>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306270>

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

# Website

## *Een maritiem manifest – een pleidooi over maritieme geschiedschrijving, data en wegen voorwaarts*

### RIJK AAN DATA<sup>1</sup>

De Nederlandse maritieme geschiedenis is rijk aan digitale data. Sinds de jaren zeventig waren maritiem-historici voorlopers in de aanleg van databases rond scheepvaart, rekrutering en handel. Dit beperkte zich niet tot de bekende voorbeelden uit universitaire kringen, zoals *Dutch-Asiatic Shipping* en *Shipping and Trade in Indonesia, Java, 1774-1777*.<sup>2</sup> Juist ook buiten de betaalde universitaire omgeving werden waardevolle databases aangelegd. De *Noordelijke Monsterrollen* van Jur Leinenga zijn slechts een voorbeeld.<sup>3</sup> Sommige van deze dataverzamelingen, waaronder de *Intra-Aziatische scheepvaartbewegingen van de VOC* (Menno Leenstra), legden zelfs de basis voor academische proefschriften, in dit geval *Dutch Ships in Tropical Waters* (Robert Parthesius).<sup>4</sup> De wereld van maritieme digitale data strekt bovendien ver voorbij de conventionele datasets met kwantitatieve gegevens. Zo hebben de maritieme musea een databank ingericht met beelden en gegevens over maritieme cultuurobjecten (*Maritiem Digitaal*).<sup>5</sup> Recent werd met de *Maritiem Portal* de vervolgstap gezet in het proces digitale ontsluiting en kennisuitwisseling in het Nederlandse maritiem-historische veld.<sup>6</sup>

1 Alle websites en doi's in dit artikel zijn gecontroleerd en geraadpleegd in januari 2017.

2 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, I. Schöffer eds., *Dutch-Asiatic Shipping in the seventeenth and eighteenth centuries* (Den Haag 1979-1987); G.J. Knaap, *Shallow waters, rising tide: shipping and trade in Java, around 1775* (Leiden 1996).

3 Oorspronkelijk gedeponeerd bij het Noordelijk Scheepvaartmuseum, [www.noordelijkscheepvaartmuseum.nl/nl/collectie-en-onderzoek/onderzoek/monsterrollen](http://www.noordelijkscheepvaartmuseum.nl/nl/collectie-en-onderzoek/onderzoek/monsterrollen).

De dataset is ook opgenomen in het project *Dutch Ships and Sailors*: <http://dutchshipsand-sailors.nl/>, <https://doi.org/10.17026/dans-zvj-dfj7>. De scans zijn opgeslagen in het project *Diepere Maritieme Data* <https://doi.org/10.17026/dans-x8p-mc6a>.

4 R. Parthesius, *Dutch ships in tropical waters: the development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660* (Amsterdam 2007). De data is helaas niet openbaar of duurzaam gedeponeerd.

5 Te vinden op <http://maritiemdigitaal.nl/>.

De Nederlandse maritieme geschiedenis heeft dus lang vooropgelopen in de ontwikkeling van digitale wetenschappelijke gestructureerde data, en was daarmee vroege voorloper van een veld dat ondertussen bekend staat als digitale geesteswetenschappen of *e-humanities*. De rijkheid aan materiaal, ervaring en mogelijkheden die binnen het veld is opgebouwd, is ongekend. Maar wat wordt hiermee gedaan? Wat levert het ons als vakgebied op, en wat zijn de ideeën voor de digitale kant van de maritieme geschiedenis? De beantwoording van deze vragen lijkt minder optimistisch te stemmen. In de maritieme geschiedenis wordt maar heel gedeeltelijk gebruikgemaakt van de door haar opgebouwde rijkdom – zelfs niet nu de bries van de digitale geesteswetenschappen zich langzaam heeft ontwikkeld tot een krachtige wind mee.

## MARITIEME GESCHIEDENIS

Om te zien hoe dit komt, is het goed om eerst te reflecteren op het vakgebied zelf. De maritieme geschiedenis functioneert in Nederland als een thematisch vakgebied gedragen door een gemeenschap van professionele (wetenschappelijke, museale) en buiten-professionele beoefenaars. De thematische afbakening betekent dat het vakgebied sterk onderwerp-gestuurd is: het vakgebied wordt niet zozeer samengehouden door een eigen set aan vragen, methoden en verklaringsmodellen, maar veel meer door de gedeelde belangstelling van beoefenaars in (maritieme) thema's en bronnen. De 'gemeenschap' die maritieme geschiedenis is, wordt dus samengehouden door gedeelde interesses, gedeelde infrastructuur, gedeelde bronnen en gedeelde kennis. En dat is in belangrijke mate succesvol: de maritieme geschiedenis kent maar liefst drie leerstoelen, gevestigd in Leiden, Amsterdam (VU) en Rotterdam (EUR), een scala aan maritieme (en maritiem-historische) verenigingen, met als belangrijkste voorbeelden de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis en de Linschoten-Vereeniging, een divers en bloeiend museumlandschap, en een wijdverspreide ontsluiting van en publieke aandacht voor maritiem-historische bronnen – denk aan de vele datasets, maar ook aan projecten als *Sailing Letters*.<sup>7</sup> Dit is de kracht van een thematisch vakgebied, vooral wanneer deze zo sterk ontwikkeld is als de maritieme geschiedenis.

Toch kennen thematische vakgebieden ook nadelen. De kracht van de maritieme geschiedenis is in dat opzicht ook direct haar potentiële zwakte: de onderwerp-gebaseerde afbakening – in plaats van een vraag-gestuurde afbakening – heeft het effect dat het vakgebied zich meer naar binnen richt dan veel andere vakgebieden. Maritieme geschiedenis draait al snel om vragen rond scheepvaart, techniek, zeevarenden, maritieme oorlogsvoering of maritieme (museale) objecten. Dit leidt tot belangrijk onderzoek, maar

6 Te vinden op <https://maritiemportal.nl/>.

7 Te vinden op: [www.gekaaptebrieven.nl/](http://www.gekaaptebrieven.nl/).

historiografisch gezien vaak rond vragen die gezien zouden kunnen worden als 'kleinere', meer toegepaste of beschrijvende vraagstukken. Welke schepen werden gebruikt? Hoe ontwikkelden bepaalde technieken zich? Waar kwamen zeelieden vandaan? De 'grote' vraagstukken moeten eerder gezocht worden buiten het vakgebied – denk aan debatten rond de wortels van globalisering, het ontstaan van de *Great Divergence*, de impact en nalatenschap van slavenhandel en slavernij, of wereldwijde toenemende sociale ongelijkheid. De maritieme geschiedenis staat middenin deze grotere debatten, maar is niet altijd vanzelfsprekend voldoende met haar omgeving bezig om zich hiervan bewust te zijn.

Als we kritisch kijken, lijkt dit misschien wel op te gaan voor de Nederlandse maritieme geschiedenis. Een aantal signalen lijken te duiden op de mogelijkheid dat de maritieme geschiedenis zich ontwikkelt in een te behoudende en zich beperkende richting. De brug tussen de maritieme geschiedenis en de bredere wetenschappelijke wereld is wankel – zoals ook Henk den Heijer aankartte in zijn afscheidsrede toen hij stelde dat “de zee-geschiedenis vanuit de academische wereld wel iets meer aandacht zou kunnen gebruiken” en de kennis over het belang van de scheepvaart “deels fragmentarisch en nog steeds versnipperd is.”<sup>8</sup> De horizon van de maritieme geschiedenis reikt niet ver genoeg – zoals ook Michiel van Groesen constateerde toen hij voorstelde om “voorbij de grenzen van het vaderland te kijken.”<sup>9</sup> Hij stelde in reactie daarop twee wegen voorwaarts voor: thematische verruiming (“het thematiseren van de menselijke interactie met de zee”) en interdisciplinaire verbinding (“met andere disciplines, zoals maritieme archeologie, letterkunde en kunstgeschiedenis”).<sup>10</sup>

Maar het zijn niet alleen de thematische, disciplinaire of nationale begrenzingen die het vakgebied in haar greep houden. Ondanks meerdere initiatieven loopt de maritieme geschiedschrijving methodisch niet voorop in innovatie. De kracht van het toegankelijk maken en krachtig vertellen van maritiem-historische (wetenschappelijke én populariserende) verhalen lijkt in dat opzicht gepaard te gaan met conservatisme in onderzoeksmethoden. Zo stelde Joost Schokkenbroek vast dat maritieme historici vrijwel uitsluitend gebruikmaakten van (klassieke) schriftelijke bronnen (“bronnenonderzoek [lijkt] gelijk te staan aan gebruik van schriftelijke bronnen”), en dat vraagstukken van methode en brongebruik in recente historiografische reflecties op maritieme geschiedschrijving zelfs vrijwel geen rol speelden.<sup>11</sup>

Met een kritisch oog zouden we kunnen stellen dat het effect is dat een vakgebied dat enkele decennia nog vooroepie in methodologische vernieuwingen

8 Henk den Heijer, *Zee versus land* (Afscheidsrede, Universiteit Leiden, 25 september 2015) 4.

9 Michiel van Groesen, *Een zee van mensen* (Inaugurale rede, Universiteit Leiden, 30 september 2016) 9.

10 Idem, 10.

11 J.C.A. Schokkenbroek, *Een zee aan mogelijkheden. Niet schriftelijke bronnen en maritieme geschiedenis* (Inaugurale rede, Vrije Universiteit Amsterdam, 5 september 2013) 16-17.

te midden van alle digitale mogelijkheden ondertussen juist behoudend oogt. Hoewel Joost Schokkenbroek vooral doelde op de wisselwerking tussen museum en wetenschap, en op het gebruik van visuele naast schriftelijke bronnen, heeft zijn constatering een bredere gelding: de organisatorische infrastructuur van het vakgebied is stevig, maar de inhoudelijke mogelijkheden worden niet ten volle benut. Dit is met name zichtbaar op het gebied van maritieme data. Mogelijkheden om verder te komen met intensiever en ander gebruik van de beschikbare (en nieuw te generen) maritieme data worden niet verkend. Dat kan misschien nog het beste verklaard worden doordat de noodzaak daartoe zich niet aandient, omdat de vragen waarvoor nieuwe toepassingen zinvol zijn vooral uit grotere historische debatten buiten het vakgebied lijken te komen, en minder uit de bestaande maritiem-historische interesses zelf. Enkele gevolgen hiervan dienen zich ondertussen wel aan: het minder vernieuwende imago van de maritieme geschiedenis, verminderde aantrekkingskracht voor studenten, verschuiving van de kern van activiteit in het genereren van maritieme data (databases) naar buiten-wetenschappelijke omgevingen, en onvoldoende kennis en kunde van de digitale mogelijkheden binnen wetenschappelijke omgevingen.

#### MARITIEME DATA

Toch is er alle reden om wel op zoek te gaan naar de voordelen die de *digitale wending* ons kan brengen – juist ook omdat de mogelijkheden voor de maritieme geschiedenis veelbelovend zijn. De bouwstenen voor een datarevolutie in de maritieme geschiedenis zijn namelijk aanwezig door de lange ervaring met de verwerking van gegevens uit maritiem bronnenmateriaal en de systematische aanleg van databases.

Want wat hebben we dan allemaal tot onze beschikking? Als we goed kijken, zijn voor de Nederlandse én mondiale maritieme geschiedenis voor een aantal clusters al grote hoeveelheden data beschikbaar, die onderling ook nog eens heel sterk verband houden. Een cluster dat het meest in het oog springt, is natuurlijk dat rond de *voc*. Niet alleen zijn daar de bekende datasets, zoals *VOC Opvarenden* (met informatie over de opvarenden op schepen die vanuit de Republiek vertrokken naar Azië – 1700-1794) en *Dutch-Asiatic Shipping* (de intercontinentale reisbewegingen van *voc*-schepen tussen de Republiek en Azië, en terug – 1595-1795).<sup>12</sup> Maar ondertussen zijn voor de maritieme kant van de *voc* ook datasets beschikbaar over de goederenbewegingen vanuit Batavia (*Boekhouder-Generaal Batavia* – 1700-1801), de schepen en bijbehorende bemanningssamenstellingen in de intra-Aziatische vaart van de *voc*

12 *voc Opvarenden*: <http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl>, duurzaam bewaard via: <https://doi.org/10.17026/dans-xpp-abdp>; *DAS*:

<http://resources.huuygens.knaw.nl/das/>, duurzaam bewaard via: <https://doi.org/10.17026/dans-xat-53r6>.

(*Generale Zeemonsterrollen VOC, 1691–1791*) en het scheepvaartverkeer van Java (*Shipping and Trade in Indonesia, Java, 1774–1777*).<sup>13</sup> Deze datasets zijn allemaal openbaar (of op verzoek) beschikbaar gesteld en in duurzame bewaring gesteld bij (digitale) archiefinstellingen. Verder zijn er nog waardevolle dataverzamelingen met betrekking tot intra-Aziatische scheepvaartbewegingen van de VOC (Menno Leenstra) en VOC-schepen ([www.vocsite.nl/](http://www.vocsite.nl/)), maar daarvan is de duurzame bewaring, toegankelijkheid of de achterliggende methode (nog) niet altijd helder. Naast deze datasets die direct betrekking hebben op het scheepvaartverkeer van de VOC zijn duidelijke verbanden met datasets rond aangrenzende onderwerpen, zoals de slavenhandel in en vanuit Cochin (*Slave Trade Cochin Database*), de jonkenhandel tussen Java en China (*South China Sea trade, 1681–1792*), de observaties van weersomstandigheden in scheepsjournalen (*CLIWOC*).<sup>14</sup>

Al deze datasets bevatten verwijzingen naar dezelfde schepen, mensen (gezagvoerders, maar ook bemanningen) en plaatsen. Juist het gebruik van deze datasets in *wisselwerking* met elkaar kan dus voor historisch (maritiem) onderzoek veel opleveren. Dit voordeel wordt nog groter wanneer ook niet-kwantatieve bronnen, zoals (gedigitaliseerde) schriftelijke of andersoortige bronnen bij dit cluster van gegevens rond de VOC worden betrokken. Daarbij kan niet alleen gedacht worden aan gedigitaliseerde bronnenuitgaven, zoals de *Generale Missiven*, of aan beeldbanken, zoals de *Atlas of Mutual Heritage*, maar bijvoorbeeld ook aan recent gedigitaliseerde archiefdelen, zoals het VOC-archief in Den Haag en in Jakarta.<sup>15</sup> Het wordt mogelijk om koppelingen te maken tussen deze verschillende soorten (digitale) bronnen en gedigitaliseerd archief door initiatieven om (delen) van deze zeer omvangrijke gedigitaliseerde archieven beter te ontsluiten met indexeringen. In het (scan) project *Sejarah Nusantara* gebeurt dit door indexen en lijsten (onder andere scheepsnamen en brieven). Dit gebeurt voor het VOC-archief in Den Haag ook door middel van het initiatief om de (criminele) procesdossiers van overzeese Raden van Justitie te indexeren, zoals vanuit het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG) al is gedaan voor Cochin (*Between Local Debts and*

13 Boekhouder-Generaal Batavia: <http://bgb.huygens.knaw.nl/>; Generale Zeemonsterrollen VOC, 1691–1791: <http://dutchshipsand-sailors.nl/wp-content/uploads/2013/12/Database-Zeemonsterrollen-Schepenlijst-publieke-versie-1.0-Van-Rossum-2014.xlsx>, duurzaam (als RDF): <https://doi.org/10.17026/dans-zeu-be9b>; *Sejarah Nusantara*: [www.sejarah-nusantara.anri.go.id/](http://www.sejarah-nusantara.anri.go.id/).

14 *Slave Trade Cochin Database* wordt aangelegd (en later openbaar beschikbaar gesteld) in het kader van het project *Between Local Debts and Global Markets* (Veni, Matthias van Rossum, <https://socialhistory.org/en/projects/>

[www.sejarah-nusantara.anri.go.id/](http://www.sejarah-nusantara.anri.go.id/) *between-local-debts-and-global-markets-explaining-slavery-south-and-southeast-asia-1600*); *South China Sea trade, 1681–1792*: <https://doi.org/10.17026/dans-x39-5xed>; CLIWOC – Climatological Database for the World's Oceans 1750–1850: <https://doi.org/10.17026/dans-2bx-dutg>.

15 *Generale Missiven*: <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/generalemissiven/>; *Atlas of Mutual Heritage*: [www.atlasofmutualheritage.nl/](http://www.atlasofmutualheritage.nl/); Archief van de VOC (NA), 1.04.02: [www.gahetna.nl/](http://www.gahetna.nl/); Archief van de VOC (ARSIP): [www.sejarah-nusantara.anri.go.id/](http://www.sejarah-nusantara.anri.go.id/).

*Global Markets*) en vanuit het IISG en Universiteit Leiden vervolg zal krijgen voor Batavia, Paramaribo en andere vestigingen (*Resilient Diversity*).<sup>16</sup> Toenemende mogelijkheden voor handschriftherkenning zullen de mogelijkheden voor koppelingen alleen nog maar groter maken.<sup>17</sup>

Het cluster rond de VOC is slechts een zeer rijk voorbeeld. Vergelijkbare clusters kunnen benoemd worden voor de (vroegmoderne) Atlantische geschiedenis, waar rijke datasets rond scheepvaart, bemanningen, passagierslijsten, goederenhandel en slavenhandel nauw met elkaar samenhangen.<sup>18</sup> Voor (vroegmoderne) Europese scheepvaart is zo mogelijk nog meer beschikbaar, met bekende voorbeelden als de *Sound Toll Registers* en het recente *Alle Amsterdamse Akten*, maar ook minder bekende voorbeelden als *The Cadiz trade of Dutch warships, 1701-1755*.<sup>19</sup> Zo mogelijk nog meer datasets zijn in de maak, of zijn al gemaakt, maar nog niet openbaar gemaakt, onder meer rond thema's als de monsterrollen van Amsterdam, de *Prize Papers*, en meer.

## MARITIEME MOGELIJKHEDEN

De mogelijkheden zoals deze zich aftekenen voor de uitdijende datawolk rond de VOC gelden voor al deze (clusters van) datasets met betrekking tot de Nederlandse en in bredere zin *mondiale* maritieme geschiedenis. Om hier optimaal gebruik van te maken zouden we daarmee als maritieme gemeenschap een aantal dingen kunnen doen (die op dit moment soms wel gebeuren, maar wellicht nog niet voldoende om het gewenste effect te sorteren):

1. De aanleg en verwerking van gestructureerde digitale data zou – op basis van het rijke Nederlandse maritieme bronnenmateriaal – systematischer kunnen worden uitgebouwd op basis van een concretere (en breed gedragen) strategische agenda voor dataontwikkeling;
2. Het gebruik van de enorme rijkheid aan beschikbare data zou structureller kunnen worden aangevat door systematischere analyse – niet alleen door individuele onderzoekers, maar ook in grotere projecten en samen-

16 De dataset voor Cochin is voltooid binnen het Veni-project *Between Local Debts and Global Markets* (2016–2019). Dit wordt vervolgd in het NWO Vrije Competitie project *Resilient diversity: the governance of racial and religious plurality in the Dutch Empire (1600–1800)* aan de Universiteit Leiden en het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (2017–2022).

17 Veelbelovend is momenteel Transkribus.

18 In het project *Dutch Atlantic connections: the circulation of people, goods and ideas in the Atlantic world, 1600–1795* zijn veel Nederlandse Atlantische maritieme datasets bij elkaar

gebracht – zie: <https://doi.org/10.17026/dans-zc8-sz7n>; daarnaast bestaan nog databases met *Bemanningsleden schepen Middelburgsche Commercie Compagnie 1721–1802* (niet duurzaam of zelfstandig bewaard, maar opgenomen in [www.zeeuwengezocht.nl/](http://www.zeeuwengezocht.nl/)); *Trans Atlantic Slave Trade Database* (<http://slavevoyages.org/>).

19 *Sound Toll Registers*: [www.soundtoll.nl/](http://www.soundtoll.nl/); *Alle Amsterdamse Akten*: [www.alleamsterdamseakten.nl/](http://www.alleamsterdamseakten.nl/); *The Cadiz trade of Dutch warships, 1701–1755*: <https://doi.org/10.17026/dans-zpb-gb7t>.

- werkingsverbanden met een maritiem-historische inslag, en met een brede blik voor grotere (historisch)wetenschappelijke vraagstukken;
3. Het verrijken van de betekenis van de beschikbare data kan nieuwe mogelijkheden ontketenen door te zoeken naar betere vormen van clustering en koppeling.

Een aantal van deze oplossingen hangen al een tijdje in de lucht. Zo werden op opeenvolgende bijeenkomsten over maritiem-historische data tussen 2011 en 2015 de verschillende mogelijkheden besproken, variërend van (digitaal) biografisch onderzoek tot de verrijking van data door het opbouwen van nieuwe infrastructuren.<sup>20</sup> Dit heeft in zekere zin vervolgd gekregen in het project *Dutch Ships and Sailors* (DSS) waarin de mogelijkheden van een *Linked Open Data* structuur is getest aan de hand van het cluster rond VOC-databases, de negentiende-eeuwse *Noordelijke Monsterrollen* en de koppeling van beide takken met de *KB Krantendatabase*.<sup>21</sup>

Het doel van DSS was om te voorzien in “*an infrastructure for maritime historical datasets, linking correlating data through semantic web technology.*” De basis is dat alle informatie uit klassieke datasets – doorgaans nog geordend in de vorm van een tabel – beter ontsloten kan worden door alle informatie afzonderlijk te beschrijven in een standaardbeschrijvingssysteem dat uitgaat van drie onderdelen: object-eigenschap-waarde (een zogeheten ‘RDF-triple’).<sup>22</sup> Doordat deze ‘triples’ (*data*) toegankelijk worden gemaakt via unieke internet-adressen, zogeheten ‘uri’s’, (*open*) kunnen eindeloos veel verbanden worden aangebracht (*linked*), juist ook buiten de oorspronkelijke context van de bron of dataset waarbinnen gegevens zijn aangelegd.

Het DSS-project was onderdeel van het Nederlandse onderdeel van het grotere digitale (geestes)wetenschappelijke project CLARIN (2009–2015).<sup>23</sup> Dit project heeft een vervolgd gekregen met het grote digitale infrastructuurproject CLARIAH (2015–2018) dat – net zoals DSS voor de maritieme geschiedenis deed – bouwt aan een ‘*core infrastructure [...] based on linked open data*’ voor de geesteswetenschappen als geheel.<sup>24</sup> Binnen het CLARIAH-project wordt gewerkt aan zaken die ook voor de maritieme geschiedenis van groot belang zijn (standaarden, infrastructuur, et cetera), maar de maritieme

20 Workshop ‘Volg de Zeeman! Opvarenden op de Nederlandse schepen in de Oost en de West, 1600–1800’ (Het Scheepvaartmuseum, 30 mei 2011); Workshop ‘Dobberende informatie: van zeevarenden naar databases’ (Het Scheepvaartmuseum, 7 september 2012); Workshop ‘Maritieme Data’ (IISG, 22 juni 2015).

21 Te vinden op: <http://dutchshipsandsailors.nl/>, duurzaam bewaard via: <https://doi.org/10.17026/dans-zvj-dfj7>.

22 RDF staat voor Resource Description

Framework. Een uitleg van het principe van Linked Open Data wordt gegeven door Kenniscentrum Digitaal Erfgoed (DEN), te vinden op [www.den.nl/thema/129/](http://www.den.nl/thema/129/).

23 Common Language Resources and Technology Infrastructure (CLARIN) was een Europees project met nationale onderdelen. Voor CLARIN-NL: [www.clarin.nl/](http://www.clarin.nl/).

24 Common Lab Research Infrastructure for the Arts and Humanities (CLARIAH): [www.clariah.nl/](http://www.clariah.nl/).

geschiedenis zelf heeft ondanks de rijkheid aan data in het project geen grote rol.

## VOLLE KRACHT VOORUIT

Na DSS heeft het uitbouwen van een digitale agenda binnen de maritieme geschiedenis weinig vervolg gekregen. Dit kan ten dele worden verklaard door de ervaringen die met *Linked Open Data* zijn opgedaan. De voordelen zijn onmiskenbaar: als mogelijk alle data met elkaar in verband gebracht kan worden, zijn de onderzoeksmogelijkheden eindeloos. Maar de technologie blijkt voor historici ook nadelen te bevatten. Een van de belangrijkste praktische problemen die het gebruik van de opgebouwde (*Linked Open Data*) infrastructuur vooral nog zeer beperken is het gebrek aan een gebruiksvriendelijke werk- of zoekinterface. De infrastructuur kan alleen nog maar bevroegd worden via open zoekschermen met een eigen zoektaal (SPARQL).<sup>25</sup> Dit maakt de infrastructuur en de data voor de meeste onderzoekers en voor het bredere maritiem-historische publiek simpelweg ontoegankelijk. Dit lijkt een kwestie van keuzes – aan meer niet-single-use, maar wel toegankelijke (flexibele) zoekinterfaces wordt in de Nederlandse projecten (bijv. CLARIAH) simpelweg niet gewerkt. Internationaal zijn wel eerste aanzetten, maar deze zijn nog niet aangeslagen.<sup>26</sup> Deze hobbel voor de vooruitgang van het gebruik en daarmee het testen van de werkelijke toepasbaarheid van de *Linked Open Data* infrastructuur lijkt dus nog genomen te moeten worden.

Een ander fundamenteel probleem is dat het verbinden van datasets via *Linked Open Data* infrastructuur niet alleen leidt tot (historisch) *correcte* links, maar leidt tot *alle mogelijke links* tussen de beschikbare gegevens. Het legt dus verband tussen het ene ‘schip’ en het andere ‘schip’, en door middel van taxonomische indelingen ook aan een ‘kotter’. Maar het verbindt ook ‘Amsterdam’ met ‘Amsterdam’ – ongeacht of Amsterdam nu de naam is van een plaats, een fort, een schip of een persoon.

Dit probleem is niet alleen theoretisch van aard, en ook niet geheel oplosbaar door specifieker te zijn in het definiëren van een object. Want ook wanneer we meerdere verwijzingen naar de ‘fluit’ met ‘Adriana’ met ‘gezagvoerder’ ‘Boer’ zouden vinden, is het niet met volledige zekerheid te zeggen dat het dezelfde schip en schipper betreft. De infrastructuur levert namelijk alleen

25 Een voorbeeld van een query-interface met SPARQL is te vinden op de website van DSS (<http://dutchshipsandsailors.nl/data/home>) of met voorbeeldvragen: [http://dutchshipsandsailors.nl/data/dss\\_queries](http://dutchshipsandsailors.nl/data/dss_queries)) of op de website van de Koninklijke Bibliotheek (<http://openvirtuoso.kbresearch.nl/sparql>).

26 De auteur van deze tekst is geen kenner op dit vlak, maar zie bijvoorbeeld: [\[quer.lumii.lv; http://dx.doi.org/10.1007/978-3-642-21064-8\\\_31\]\(http://dx.doi.org/10.1007/978-3-642-21064-8\_31\) of het thesisproject ‘Graphical Interface to the Semantic Web’ van de Universiteit Göteborg \(projectcode DATX02-16-18\), <https://www.chalmers.se/sv/institutioner/cse/utbildning/Grundutbildning/kandidatprojekt/Sidor/16semanticwebinterface.aspx>.](http://vizi-</a></p></div><div data-bbox=)

*mogelijke links*. Voor historici is deze waarschijnlijkheid voor de meeste van hun onderzoeksvragen uitermate problematisch. Historici hebben namelijk zekerheid nodig – of als het gaat om zeer grote aantallen toch tenminste een (hoog) percentage van zekere links. Zij zullen dus vanzelfsprekend op zoek gaan naar een vorm van zekerheid dat de gelinkte objecten inderdaad naar dezelfde historische entiteiten verwijzen. Dit vereist vrijwel altijd nieuw onderzoek. Maar dat onderzoek is doordat de aantal *mogelijke links* gigantisch toenemen ten opzichte van conventionele datasets niet altijd meer daadwerkelijk mogelijk. Naast de onmiskenbare voordelen leidt deze technologie dus ook tot een soort *fuzzy science* waarvan de implicaties – dus de valkuilen en beperkingen – voor de geschiedwetenschap nog niet ten volle verkend zijn.

Dit betekent niet dat de maritieme geschiedenis goed doet door af te wachten op het digitale front. Juist een vakgebied dat met zijn dataontwikkeling zo'n belangrijke rol heeft gehad als wegbereider voor de hedendaagse ontwikkelingen in de digitale geesteswetenschappen zou zich moeten inspannen om de snel ontwikkelende mogelijkheden te blijven benutten. Veelbelovende, maar nog niet volledig beproefde technieken als *Linked Open Data* zijn daarvoor niet de enige route. Ook meer conventionele technieken hebben veel te bieden, maar dat vereist wel een meer gezamenlijke en systematischere agenda vanuit de maritieme geschiedenis op het gebied van de aanleg en verwerking van data(sets), de analyse van beschikbare gegevens en de inzet daarvan voor grotere vraagstukken, en het nadenken over relevante en toepasbare vormen van digitale infrastructuren.

Natuurlijk betekent dit niet een beweging weg van de traditionele en publieke vormen van maritieme geschiedschrijving: het terugbrengen van een systematische data-agenda in de maritieme geschiedenis moet juist gepaard gaan met goed kwalitatief historisch onderzoek én het blijven vertellen van aantrekkelijke verhalen. Ook hoeft een systematische digitale agenda niet alleen gericht te zijn op (kwantitatieve) gestructureerde data – zoals in dit pleidooi meer de aandacht krijgt – maar kan dit op eenzelfde wijze, of juist goed in combinatie, worden opgepakt met andersoortig digitaal historisch materiaal (tekst, beeld, object). Dit sluit het allemaal niet uit, en het kan dit juist ook versterken. In dat opzicht is het wellicht een kwestie van weer gezamenlijk een coherente en ambitieuze agenda formuleren – een kwestie dus van de *Bruijnsiaanse* geest in de Nederlandse maritieme geschiedenis hervinden en een (digitaal) nieuw leven in blazen.

MATTHIAS VAN ROSSUM

INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR SOCIALE GESCHIEDENIS AMSTERDAM