

hebben op de verloskunde. Hierdoor mist de lezer iets van het algemene gedachtepatroon in de geneeskunde, dat vooral in de rede van 1788 naar voren werd gebracht. Dit klemt des te meer omdat de rede alleen in handschrift in het archief van de familie Du Pui aanwezig is. Het gaat hier dus om de publicatie van een niet onbelangrijke bron.

Het is duidelijk dat Du Pui al in 1788 betrokken was bij de discussies over het werk van Johan Peter Frank ( 1745-1821 ), de pionier van de *medizinische Polizey*, de voorloper van de sociale geneeskunde. Dit facet van zijn inzichten verdient meer aandacht, mogelijk in een aanvullende studie over de ontvangst van de 'medische politie' in de Bataafse Republiek. Du Pui was erdoor bevangen, en niet alleen in de verloskundige praktijk!

Gelukkig is er in Nederland momenteel meer belangstelling voor biografieën. In belangrijke mate kan deze studie over het functioneren van de hoogleraar Du Pui in Leiden tot deze categorie gerekend worden. Ook voor de geschiedenis van de Leidse universiteit gedurende de negentiende eeuw is dit boek een welkome aanvulling.

A. M. Luyendijk-Elshout

G. J. Knaap, *Shallow waters, rising tide. Shipping and trade in Java around 1775* (Verhandelingen van het Koninklijk instituut voor taal-, land- en volkenkunde CLXXII; Leiden: KITLV press, 1996, x + 255 blz., ISBN 90 6718 102 1).

Tot de werkzaamheden van de havenmeesters in dienst van de VOC behoorde het houden van aantekening van de scheepsbewegingen. Van ieder aankomend of uitzeilend schip moesten worden opgetekend het type schip, het aantal bemanningsleden, de lading, de bewapening en de haven van herkomst of bestemming. Ook werden de naam van de schipper, zijn landaard en zijn woonplaats vastgelegd. Deze lijsten, die in grote aantallen moeten zijn opgesteld, zijn grotendeels verloren gegaan. Alleen voor de havens van Java en Madoera in de periode 1767-1778 zijn zij bewaard gebleven. Voor zijn onderzoek heeft G. Knaap de gegevens van ruim 20.000 scheepsbewegingen in elektronische gegevensbestanden opgeslagen en statistisch verwerkt in combinatie met gegevens over handel en over de uitgifte van zeepassen. Te vaak nog wordt door historici het gebruik van kwantitatieve methoden geschuwd, omdat de kwaliteit van de bronnen te kort zou schieten. Deze studie laat andermaal zien, dat juist met weldoordacht gegevensbeheer en kwantitatieve analyses kan worden vastgesteld wat precies de leemten en tekortkomingen van de bronnen zijn en hoe de vertekeningen op verantwoorde wijze kunnen worden bijgesteld.

De auteur geeft in een aantal aanhangsels een inzichtelijke beschrijving van zijn werkwijze van bron via gegevensopslag, tellingen en beredeneerde schattingen tot en met de conclusies en interpretaties. De gevolgtrekkingen worden geboden op drie niveaus: de feitelijke situatie omstreeks 1775, de langetermijnontwikkeling en een toetsing van bestaande opvattingen daaromtrent. Het 'feitelijke' onderzoek bestrijkt een groot aantal onderwerpen: scheepstypen en laadvermogen, bewapening en handelsgoederen, seizoenen en omlooptijden, schippers en bemanningsleden, bedrijfseconomische en volkenkundige aspecten. Daarbij worden voortdurend uitsplitsingen gemaakt naar VOC en particuliere handelsvaart, naar bepaalde vaarroutes en afzonderlijke producten. Dankzij een tweetal inleidende hoofdstukken over de VOC en de Javaanse havens zijn deze tamelijk specialistische beschrijvingen en detailanalyses ook voor niet-specialisten goed te volgen. Daarbij is overigens een stevige dosis volharding vereist, want beschrijving van de statistische gegevens en alle bijbehorende mitsen en maren, manco's en marges levert nu eenmaal niet bepaald meeslepende leesstof op. Wellicht zou de lezer met

aanvullende gevisualiseerde presentatie meer gediend zijn. Hierbij valt te denken aan een fotografische afbeelding van de bronnen, een duidelijkere tabelpresentatie (met name de centering van de netwerkgegevens in hoofdstuk 5 is niet duidelijk) en een grafische weergave van de geconcludeerde patronen van handel en vervoer.

Doordat de bronnen alleen voor zeer weinig opeenvolgende jaren beschikbaar zijn draagt de studie meer het karakter van een toestandsbeschrijving dan van analyse van langetermijnontwikkelingen. De auteur tracht deze opgelegde beperking te ondervangen door toevoeging van twee hoofdstukken, die de scheepsbouw en de handelspatronen plaatsen in een langetermijnperspectief. Op die manier slaagt de auteur in het aantonen van zowel doorgaande ontwikkelingen als sterke golfbewegingen.

' Een van de kenmerken van de achttiende-eeuwse zeilvaart die de twintigste-eeuwse mens het meest in het oog springt is de geringe productiviteit. Zo was de verhouding van het aantal bemanningsleden tot de lading zeer hoog: voor de private sector weinig beter dan een kop op een last; voor de grotere VOC-schepen was deze verhouding ongeveer een kop op drie lasten (37). Het aantal vaardagen ten opzichte van het aantal ligdagen was zeer gering, variërend van 1:4 tot 1:6 (60). Interessant is de beschrijving van de gelaagde opbouw van het netwerk van de handel over zee en de wijze waarop het wereldwijde en inter-Aziatische netwerk van de VOC aansloot op de interinsulaire en lokale netwerken van Aziatische schippers met hun kleinere vaartuigen.

Met dergelijke bevindingen kan de auteur in het slothoofdstuk de ruimere problematiek aansnijden van de langetermijnontwikkeling van de verhouding oost-west op de gebieden van technologie, marktverhouding en machtsvorming. Mede op basis van de kwantitatieve analyses werden de opvattingen daaromtrent van C. M. Cipolla, P. J. Marshall, J. C. van Leur en M. A. P. Meilink Roelofs getoetst.

Koloniale heffingen op de in- en uitvoer, het gemiddeld gewicht van een kanonskogel, de prijs van fijnkorrelige suiker, de omvang van de handel in katoentjes, het zijn niet meer de onderwerpen die het actuele historisch discours doen zinderen en studenten uit hun dak doen gaan. Hoewel pas tien jaar geleden aangevangen lijkt de studie in opzet en uitwerking een nakomer van een alweer voorbijge historigrafische interesse. Als een kwantitatieve analyse van het alledaagse economische leven staat dit werk misschien haaks op de thans heersende mode. Maar wat het tekort mocht komen aan belangstelling op korte termijn zal op lange termijn ongetwijfeld ruimschoots worden ingehaald, want de inhoud is van blijvend belang voor vele kernthema's van de economische en maritieme geschiedenis van Indonesië.

J. N. F. M. à Campo

## NIEUWSTE GESCHIEDENIS

H. M. Beliën, D. van der Horst, G. J. van Setten, ed., *Nederlanders van het eerste uur. Het ontstaan van het moderne Nederland 1780-1830* (Amsterdam: Bert Bakker, 1996, 260 blz., f29,90, ISBN 90 351 1776 X).

In de jaren 1780-1830 maakte in ons land de oude Republiek plaats voor de eenheidsstaat. Tweeëntwintig mensen die in deze ontwikkeling een belangrijke rol spelen, zijn in deze bundel geportretteerd.

Na de algemene inleiding is het boek verdeeld in zes perioden. Over de eerste periode, 'De