

waarna Van Isackers beschouwingen over het naoorlogse België overgaan in een profiel van zijn land dat volgens hem als een gecommmercialiseerde massamaatschappij in bederf ten onder gaat. De oorzaken van dat proces blijven vaag, tenzij men toespelingen op kapitaal, multinationals of 'amerikanisering' als verklaring zou willen hanteren.

Van Isacker wijst in zijn woord vooraf op een sterk persoonlijke benadering van de geschiedenis en in zoverre kan men zijn openhartigheid waarderen. Maar bij zijn streven 'om de verfoeilijkheid van het huidige bestel aan te tonen' is er minder sprake van een poging om het grote publiek vertrouwd te maken met het jongste verleden, dan wel van een individueel getuigenis. 'Mijn land in de kering' betitelt Van Isacker zijn werk en inderdaad gaat het om 'zijn' land. Op zich vormt zijn visie geen uitzondering. Men kan haar geregeld in de pers aantreffen en velen zullen erdoor in hun gelijkgezinde overtuiging gesterkt worden. Wie belang stelt in een vlot geschreven, vaak pathetisch betoog over de slechtheid van onze tijd late het boek dan ook niet ongelezen. Historici zullen er echter weinig mee kunnen uitrichten.

R.L. Schuursma

*De reeder schrijft zijn journaal. Herinneringen van mr. D.A. Delprat* (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1983, ix + 455 blz., f49,50, ISBN 90 2479 160 x).

Daniel (Daan) Delprat is gedurende zijn gehele leven verbonden geweest met de zeevaart; de titel van de *Herinneringen* wijst daar reeds op. In 1915 gepromoveerd in de rechtswetenschap op een proefschrift dat op het zeerecht betrekking had, trad hij in hetzelfde jaar in dienst bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Zes jaren later werd hij vertegenwoordiger van deze maatschappij te Batavia, om in 1927 naar het Scheepvaarthuis te Amsterdam terug te keren wegens zijn benoeming tot directeur. In verband met de te verwachten Duitse inval scheepte hij zich in maart 1940 op de 'Johan van Oldenbarnevelt' in met bestemming Java, opdat hij van daar uit de maatschappij zou kunnen leiden indien Nederland in de oorlog zou worden betrokken. Maar de situatie herhaalde zich en op 18 februari 1942 ging Delprat - als steeds vergezeld van zijn vrouw Saskia Veth - met de 'Tjitjalenka' van de Java-China-Japan-Lijn sloop naar Australië, om zich vervolgens via Nieuw Zeeland en het Panamakanaal naar de Verenigde Staten te begeven. In New York zou hij zijn schepen, die de wereldzeeën bevoeren, kunnen bestieren; van die stad uit bezocht hij tweemaal Londen. Het zou tot 20 december 1945 duren, eer de deur van zijn oude woonhuis aan de Keizersgracht te Amsterdam, weer voor hem openging. Op zijn oude plaats teruggekeerd, bleef hij in zijn geboortestad het directoraat van de Stoomvaart Maatschappij Nederland vervullen tot 1957, in welk jaar hij aftrad en tot commissaris benoemd werd van de rederij, die hij gedurende 42 jaren gediend had.

Een fraaie carrière voorzeker, vol van belevenissen, maar op zichzelf niet voldoende om 450 bladzijden mee te vullen. Dit blijft ook gelden als men bedenkt, dat Delprat niet slechts alle wereldzeeën heeft bevaren en talloze havensteden heeft bezocht, maar ook de landen heeft verkend die daar achter lagen. Delprat heeft de historici ondermeer aan zich verplicht door zijn herinneringen aan de Volksraad gedurende de jaren twintig vast te leggen in de aan H. van Riel in 1977 aangeboden huldebundel *Ondernemende Geschiedenis* en ook op diverse plaatsen in zijn nieuwe boek komt zijn historische belangstelling naar voren.

Nu het boek zelf. De stijl van de tekst is onberispelijk, rustig, duidelijk; drukfouten ont-

breken. De oordeelvellingen zijn steeds ietwat onderkoeld, soms m't een vleugje humor. De ietwat afstandelijke uitdrukkingwijze, die de tekst van het boek kenmerkt, brengt alermint mee, dat de auteur geen vaste overtuigingen bezit. Wanneer hij aan de waterstaatsingenieur A.A. Mussert lof toezwaait voor de oplossing, die deze heeft gevonden voor het netelige vraagstuk van Amsterdams kanaalverbinding met de Rijn, voegt hij de volgende woorden daarbij: 'Was Mussert maar zo verstandig geweest zich tot zijn kennis en ervaring op het terrein van de waterbouwkunde te beperken' (341). Dit ene zinnetje zegt genoeg. Delprat mengt zich niet in de politieke woelingen; hij staat daar boven. Over het vraagstuk van de zogeheten 'inlandse meerderheid' in de Volksraad, in 1931 aan de orde, verklaart hij dat de debatten hieromtrent getuigden van 'ongehoorde felheid, haast onsmakelijk en zeker niet geschikt om de verhouding tussen de Landvoogd en de westerse groep der bevolking te verbeteren' (70).

Afstandelijkheid heeft de auteur ook bewaard in zijn beoordeling van personen, een houding die voortkomt uit bescheidenheid: 'meer dan een uitermate oppervlakkige indruk te geven over de Gouverneurs-Generaal, die wij gedurende onze Indische periode medemaakten, zou mij niet passen' (67). Over Van Limburg Stirum heet het: 'In de geschiedenis van het Nederlands bestuur overzee zal men hem later terugvinden als een der grote Gouverneurs-Generaal' (67). 'Het is niet billijk', staat er verder, 'hem de financiële moeilijkheden in de schoenen te schuiven, waar zijn opvolger Fock voor kwam te staan, maar het is nog minder fair deze Landvoogd verwijten te maken voor de rigoureuze maatregelen, welke nodig bleken om het financiële evenwicht in de begroting te herstellen' (67).

Delprat blijkt ook hier de ware *sensus historicus* te bezitten, die ervan uitgaat dat iedere zaak diverse kanten heeft. Welk een verschil met de toenmalige Nederlanders in Batavia, die in de strijd over het al dan niet 'ethisch' zijn van de landvoogd nog rodere hoofden kregen dan de dagelijkse temperatuur (35 C.) al meebracht! Minder te spreken is de auteur over Focks opvolger De Graeff, die een eervolle loopbaan in de tropen had afgesloten met het hoge ambt van vice-president van de Raad van Indië. Wij lezen op bladzijde 69: 'De Graeff stond te dicht bij het milieu, waarin hij het grootste deel van zijn leven had doorgebracht en waarvan hij zich moeilijk wist los te maken'. Delprats lidmaatschap van de Eerste Kamer (1958-1969) geeft eveneens aanleiding tot enkele rake schetsen van personen; korthedshalve verwijs ik naar de bladzijden 411 en 413, waar onderscheidenlijk aandacht wordt gegeven aan Jonkman en Van Riel.

Mogen de *Herinneringen* beschouwd worden als een ego-document? Het zou na het tot dusver medegedeelde kunnen schijnen, maar het is zo niet. Veel minder dan E. Heldring in zijn *Herinneringen en Dagboek* heeft gedaan, is de persoon van de schrijver het middelpunt. Het woordje 'ik' komt eigenlijk alleen voor, wanneer de schrijver mededeelt welke functie hij bekleedde of in welke hoedanigheid (bestuurslid, commissielid) hij zijn waarnemingen verrichtte. Dit *Dagboek van een reeder* mist daardoor het storende element dat vele *mémoires*schrijvers ontsiert: het gelijk willen hebben, het altijd-al-gezegd hebben, het beter hebben gezien dan menig ander. Ook in dit opzicht is Delprat een historicus. Slechts in zoverre verschilt hij van de beroeps-geschiedschrijver, dat hij zijn relaas niet alleen ontleent aan documenten (in casu zijn steeds bijgehouden agenda's en de vele ter beschikking staande dossiers), maar eveneens aan persoonlijke ervaringen. Nergens poogt hij, zijn lezers tot bewondering van zijn prestaties - en die zijn er in groten getale - te brengen. Slechts éénmaal is dit misschien wel het geval: het feit dat hij bijna, in 1946, tot burgemeester van Amsterdam is benoemd. Het ging uiteindelijk niet door nadat de diverse instanties al waren gepasseerd, omdat het kabinet had besloten, dat de burgemeester van de hoofdstad een partijman moest zijn, en wel een lid van de grootste partij (217). Echter:

dit is eigenlijk niet enkel een persoonlijk feit geweest, maar een historisch feit, dat vastgelegd verdiende te worden.

Het is opmerkelijk dat de auteur, die geen literator is en dat ook allerminst pretendeert, zulke goede beschrijvingen kan geven van hetgeen hij heeft waargenomen, ook buiten de sfeer van de haven.

Reisbeschrijvingen, soms even vervelend als een leerboek der aardrijkskunde, zijn bij Delprat steeds lezenswaardig, omdat zij de lokale sfeer aangeven. Kostelijk is de beschrijving, die wordt gegeven van de maaltijd ten huize van een lid van de firma Yusuf bin Ahmed Kanoo, scheepsagent in het oliecentrum Bahrein (151). Het verhaal, dat in 1937 speelt, is te lang en ook te curieus om hier te kunnen worden naverteld.

Indien uit de voorafgegane alinea's zou worden opgemaakt, dat de *Herinneringen* weinig meer zijn dan een smakelijk opgedist reizenverhaal, dan zou men zich vergissen. Het boek is als een serieus historiewerk: het streeft er volstrekt niet naar om te behagen of te epateren. In de kern geeft het een stuk Nederlandse zeescheepvaartgeschiedenis, en wel speciaal de Amsterdamse. D.A. Delprat is in dat opzicht een waardig opvolger van M.G. de Boer, de pionier op dit gebied. Het verschil tussen deze twee ligt hierin, dat laatstgenoemde zijn kennis enkel opbouwde uit de documenten, terwijl diens opvolger daarnaast putte uit eigen ervaring, opgedaan in de directiekamers, aan boord en buitengaats in de agentschappen. Door zijn boek waait de frisse zeebries, die bij De Boer ontbreekt.

Men moet overigens niet denken, dat directeur Delprat van de Stoomvaart Maatschappij Nederland zijn beschouwingen heeft beperkt tot zijn eigen rederij. In 1934 werd hij lid van de raad van bestuur van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), in 1947 voorzitter van de raad van bestuur van de in dat jaar door uitbreiding van de actieradius der oude Java-China-Japan-Lijn gevormde Koninklijke Java-China-Paketvaart-Lijnen (KJCPL), en in hetzelfde jaar commissaris van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM). Ook aan deze rederijen besteedt de auteur aandacht, die ondersteund wordt door persoonlijke ervaring. Die zelfde ervaring heeft hem gesteund in de vervulling van belangrijke nevenfuncties als het lidmaatschap, later voorzitterschap, van de Amsterdamse Kamer van Koophandel en het lidmaatschap van de Eerste Kamer. Steeds is hij daar de deskundige voorlichter en belangenbehartiger geweest betreffende zeehandel, zeevaart en waterstaatszaken. Het pleit voor des schrijvers objectiviteit, dat hij niet nalaat te vermelden, hoe weinig bijval zijn eerste rede in laatstgenoemd illuster college destijds vond (415).

Tot slot de vraag: wie moeten dit boek nu lezen? Vooreerst historici, vooral economisch-historici. Voorts economen, politicologen en politici, alsook alle Nederlanders, die evenals Delprat en schrijver dezes Indië als hun tweede vaderland zijn gaan beschouwen (101). En dan de velen, die niet minder dan de auteur minnaars zijn van Amsterdam (al vinden zij wel dat de stedemaagd haar jurk maar eens naar de stomerij moet brengen). Kortom: iedereen.

I.J. Brugmans

E. Gerard, ed., *De kracht van een overtuiging. 60 Jaar ACW* (Zele: Reinaert Uitgaven, 1981, 336 blz., BF375,—, ISBN 90 3100 512 6); L. Wils, ed., *Cardijn: een mens, een beweging/un homme, un mouvement* (KADOC jaarboek 1982, Leuven: KADOC, Universitaire Pers Leuven, 1983, 318 blz., ill., ISBN 90 6186 149 7).

Het Algemeen Christelijk Werkersverbond (ACW) vierde zijn zestigste verjaardag in