

ONZE ZEEVAARTSCHOLEN.

In het opstel, dat het vorige jaar in dit Tijdschrift werd opgenomen, heb ik, onder meer, de aandacht gevestigd op hetgeen bij de discussiën over de Staatsbegroting voor 1881 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal over het zeevaarkundig onderwijs was gezegd, bepaaldelijk over de noodzakelijkheid eener wettelijke regeling van de zeevaartscholen (*Econ.* 1881, bl. 431—437.) Terwijl ik aan den eenen kant de wenschelijkheid erkende van eene wettelijke regeling, trachtte ik aan den anderen kant aan te toonen, dat de achteruitgang van de koopvaardijvloot niet is toe te schrijven aan de gebrekkige inrichting van sommige zeevaartscholen, maar aan geheel andere oorzaken, bepaaldelijk ook aan eene onvoldoende controle op de bekwaamheid van hen, die niet zelden door de reeders als gezagvoerders of stuurlieden aan boord van de koopvaardij-schepen worden geplaatst. Ik kwam tot het besluit, dat er vóór alles behoefte is om laatstgemeld onderwerp bij de wet te regelen, en dat vooral dan, wanneer zoodanige eischen werden vastgesteld en binnen een bepaalden tijd zoodanige regeling werd ingevoerd, tevens voor eene voldoende gelegenheid tot opleiding behoorde te worden zorg gedragen.

Wanneer men nagaat, wat bij de behandeling der Staatsbegroting voor 1882 in de Tweede Kamer over ditzelfde onderwerp is geschreven en gezegd, dan zou men geneigd zijn om te vragen, of men dan alles weder geheel had vergeten, wat het vorige jaar was gezegd? althans hetgeen naar mijne meening de hoofdkwestie is, werd in 't geheel niet aangeroerd. Daarentegen mocht ik, sedert ik bovengemeld opstel schreef, bij personen, die ik bij uitnemendheid geschikt acht om over de zaak te oordeelen, bepaaldelijk bij verschillende leden van het Bestuur der Amsterdamsche Kweekschool voor Zeevaart en bij den Voorzitter en sommige leden der Commissie, met het afnemen der stuurmans-examens belast, geheele instemming met mijne beschouwingen aantreffen. Dit geeft

mij den moed om andermaal op de zaak terug te komen, ook naar aanleiding van hetgeen in de Tweede Kamer werd gesproken.

In het Voorloopig Verslag over het 5e Hoofdstuk der Staatsbegroting werd op nieuw gewezen op de noodzakelijkheid van eene wettelijke regeling van het zeevaarkundig onderwijs. De Minister had het vorig jaar beloofd de regeling bij de herziening der wet op het middelbaar onderwijs te doen plaats hebben; maar nu van die herziening nog niets was gekomen, werd ook de regeling der zeevaartscholen verschoven. Hier kwam men tegen op, te meer daar „sedert 1878 eene wet tot regeling dezer zaak bij het Departement gereed lag.” Wilde de Minister al geen Rijksscholen oprichten, dan kon hij toch subsidiën verleenen aan gemeenten, die gezind waren zeevaartscholen op te richten. Het vorige jaar was de gemeente Veendam bereid onder genot van Rijkssubsidie eene zeevaartschool op te richten. „Waarom, vroeg men, heeft de Minister aan die aldaar zoo nuttige inrichting zijn steun onthouden?” Anderen voegden hier den wensch bij „dat de Minister liever op meerdere plaatsen scholen van minderen omvang zou steunen of oprichten, dan op eene of enkele plaatsen groote, kostbare inrichtingen te vestigen.” Op eene andere plaats van het Voorloopig Verslag werd, naar aanleiding van den ongunstigen uitslag der stuurmans-examens voor sommige scholen, gesproken van „de onverschilligheid, die aan het Departement van Binnenlandsche Zaken voor het zeevaarkundig onderwijs scheen te heerschen.”

Op dit een en ander werd door den Minister vrij uitvoerig geantwoord. Naar aanleiding van hetgeen werd opgemerkt omtrent het sedert 1878 in gereedheid gebrachte wetsontwerp, werd gezegd, dat het slechts een voorloopig ontwerp van het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid was, maar dat noch de toenmalige, noch de tegenwoordige Minister zich met de zaak hadden bezig gehouden, daar beide van meening waren, dat eene afzonderlijke regeling niet raadzaam was. Welke bezwaren daartegen bestonden, werd nader in bijzonderheden aangetoond.

Een hoofdpunt van 's Ministers antwoord was de kwestie van het aan de gemeente Veendam geweigerde subsidie. De Minister gaf daarvan een kort historisch overzicht, klaarblijkelijk om aan te toonen, dat hij gaarne aan die gemeente een subsidie had willen toekennen, indien men de plannen had willen wijzigen en althans een gedeelte der kosten ten laste van de

gemeente brengen. Ik acht het onnoodig dit gedeelte der Memorie van antwoord hier letterlijk over te nemen, hoewel ik gaarne erken, dat de zaak daarin niet alleen volkomen juist, maar zelfs op eene voor de adressanten verschoonende wijze is voorgesteld. Intusschen heeft dit gedeelte in de Tweede Kamer bij den heer Goeman Borgesius, afgevaardigde voor Veendam, heftige tegenspraak, ja zelfs eene zeer onzachte beschuldiging van den Minister, uitgelokt. Daar ik van 't begin af aan in de zaak ben betrokken geweest en met alle bijzonderheden bekend ben, wensch ik dienaangaande in eenige meerdere bijzonderheden te treden, te meer daar zulks mij de gelegenheid verschaft om over de regeling van het zeevaarkundig onderwijs in het algemeen het een en ander in 't midden te brengen.

Toen ik in 1872 het eerst met het toezicht op het middelbaar onderwijs in de provincie Groningen werd belast, — vroeger was dit aan Dr. Staring opgedragen geweest, — vond ik te Veendam eene hoogere burgerschool van vijfjarigen cursus en eene zeevaartschool onder een zelfden directeur en gedeeltelijk met hetzelfde onderwijzend personeel, ja zelfs in hetzelfde gebouw. Ieder, die eenigszins bekend is met het soort van de gewone bezoekers eener zeevaartschool, zooals de Veendamsche en alle andere, behalve de Kweekschool te Amsterdam, toen waren, dat is, in hoofdzaak bestemd voor het onderwijs van zeelieden, die reeds gevaren hebben, zal het zeker met mij eens zijn, dat het belang van de leerlingen der hoogere burgerschool eene geheele scheiding der beide inrichtingen hoogst noodzakelijk maakte. Het gemeentebestuur was het geheel met mij eens, maar maakte bezwaar uithoofde van de aanzienlijke vermeerdering van kosten, hoofdzakelijk veroorzaakt doordat bij volkomen scheiding der beide scholen aan 't hoofd van elke een afzonderlijke directeur moest worden geplaatst. Het personeel der gecombineerde school kostte toen *f* 12,900 's jaars; bij geheele scheiding zouden de kosten *f* 14700 bedragen; op mijn voorstel werd het Rijkssubsidie der hoogere burgerschool van *f* 7000 tot *f* 8500 verhoogd, zoodat slechts eene verhooging van *f* 300 ten laste van de gemeente bleef. Gaarne had ik toen aan de school nog een afzonderlijke leeraar in wiskunde doen aanstellen, maar mijne poging om voor de zeevaartschool ook een subsidie te verkrijgen bleef vruchteloos, zoodat het geheele onderwijs in wis- en zeevaarkunde werd opgedragen aan Dr. de Jager Meezenbroek, die vroeger aan 't hoofd van beide scholen had gestaan. Tot directeur der hoogere burgerschool werd de heer E. Huizinga benoemd,

vroeger leeraar aan de h. b. s. te Goes. Bovendien werd voor de zeevaartschool een eigen gebouw aangewezen. Aan deze inrichting waren behalve den directeur nog drie leeraren der h. b. s. werkzaam, waarvan een belast was met het onderwijs in het Engelsch, een met dat in het wetboek van koophandel, kennis van scheepspapieren enz. en een in aardrijkskunde. Deze leeraren genoten daarvoor geen afzonderlijke jaarwedde; die van den directeur bedroeg *f* 2300; hoeveel de kosten van het gebouw en het materieel hebben bedragen, weet ik niet, maar ik onderstel, dat die wel door de opbrengst der schoolgelden zullen bestreden zijn, zoodat men de kosten der zeevaartschool, welke ten laste der gemeente bleven, op hoogstens *f* 2300 's jaars mag stellen.

Dat deze reorganisatie aanvankelijk op de zeevaartschool geen ongunstigen invloed uitoefende, kan blijken uit het getal der jongelieden, die er gebruik van maakten. In de voorgaande jaren had dit in de maand December gemiddeld 30 bedragen; in December 1873 klom het tot 53, en bedroeg in de volgende jaren op hetzelfde tijdstip 54, 51, 42, 21, 30, 10; het laatste cijfer wijst het getal in November 1879 aan, toen de directeur naar elders vertrok en de school werd opgeheven. Men ziet, dat er in den laatsten tijd achteruitgang was in het getal der leerlingen; er was dan ook reeds sprake geweest van opheffing der school, zoodat mij bleek bij conferentiën, die ik daarover met het gemeentebestuur had. Aan den eenen kant de vermindering van het getal der leerlingen, aan den anderen de begeerte om, terwijl de kosten der hoogere burgerschool door hoogst noodzakelijke verbetering der jaarwedden van sommige leeraren waren toegenomen, de kosten van p. m. *f* 2300 der zeevaartschool uit te sparen, brachten het gemeentebestuur er toe om de school op te heffen. Ik heb steeds mijn best gedaan om dit tegen te houden, maar te vergeefs; eigenlijk was dan ook reeds in Augustus 1879 tot opheffing met het eind van den cursus 1879/80 besloten, toen de directeur in November van dat jaar zijn ontslag vroeg; dat ontslag was slechts eene aanleiding om de school eenige maanden vroeger op te heffen.

Welke was de oorzaak van den achteruitgang der Veendamsche school? In een der officieele stukken, van het gemeentebestuur uitgegaan, wordt de reden opgegeven, waarvan ook de Minister in de Memorie van Antwoord melding heeft gemaakt, namelijk: „dat het „verval van den zeemansstand in die streken en het daardoor „zeer verminderd bezoek der school die inrichting overbodig maakte.”

Zonder te willen beweren, dat deze reden niet volkomen gegrond was, meen ik echter daarbij nog eene andere te moeten aanwijzen. Men had in voorgaande jaren alles gedaan wat men kon om maar leerlingen te lokken; het beste middel zou geweest zijn uitstekend onderwijs, maar men had er te Veendam wat anders op bedacht, namelijk gemakkelijke examens ter verkrijging van diploma's als stuurman. Men zal zich herinneren, dat vóór 1878 de examens werden afgenomen door plaatselijke commissiën, naar 't heette volgens een zelfde programma, maar niettemin met zooveel vrijheid, dat op verschillende plaatsen met zeer ongelijke maat kon gemeten worden en ook inderdaad gemeten werd. Die te Veendam de lessen gedurende eenigen tijd volgde, was nagenoeg zeker dat hij het diploma verkreeg; van daar dat de school een buiten alle verhouding groot getal leerlingen telde en dat de Veendamsche commissie soms in een jaar meer diploma's uitreikte dan die te Rotterdam en Amsterdam te zamen! Toen nu krachtens het Kon. besluit van 5 Mei 1877 (Staatsblad n^o. 98) met den aanvang van 1878 de Rijks-Commissie in functie trad, begreep men aanstonds te Veendam, dat de gouden eeuw voorbij was en dat de examens van de leerlingen der Veendamsche school geheel andere resultaten zouden opleveren. Ik ben zeker, dat deze overtuiging op het besluit tot opheffing een overwegenden invloed heeft uitgeoefend; in weerwil toch van den lof, die door den directeur en zijne vrienden steeds over de school en het daar gegeven onderwijs werd verkondigd, waren velen het met mij eens, dat juist het gehalte van het onderwijs zeer veel te wenschen overliet en dat daarin de hoofdoorzaak van den achteruitgang te zoeken was.

Zoo als ik opmerkte, het besluit tot opheffing werd tegen mijn zin en zelfs op dat oogenblik tegen mijne verwachting genomen. Toen de zaak eenmaal beslist was, kon ik er niets meer aan doen, hoe gaarne ik ook een verzoek om een Rijkssubsidie tot verbetering van het onderwijs bij den Minister zou ondersteund hebben. Intusschen vond het besluit tot opheffing in de gemeente zelve tegenspraak, vooral bij hen, die meer bepaald tot de zeevaart in betrekking stonden of gestaan hadden. In het voorjaar 1880 kwamen adressen in bij den gemeenteraad met verzoek om op het besluit terug te komen en de zeevaartschool, die reeds sedert November niet meer bestond, op nieuw, des noods onder een anderen vorm, te openen. Dientengevolge werd er eene Commissie benoemd, aan welke werd opgedragen een plan voor eene nieuwe school te maken; die Commissie bestond uit de Heeren Winkler Prins, Voorzitter

der Commissie van Toezicht op het M. O., Huizinga, directeur der h. b. s., Hazewinkel, Boer en Hoveling, oud-gezagvoerders, en Wilkens, scheepsreeder; de heeren Winkler Prins, Hazewinkel en Wilkens waren tevens oud-leden der vroegere „Commissie tot het examineeren van varenslieden.” Deze Commissie droeg, „na breedvoerige bespreking der zaak en na vaststelling „der hoofdpunten, aan haar medelid Hazewinkel op een gemotiveerd ontwerp in den door haar besproken geest in gereedheid „te brengen.” Dat ontwerp, waarmede de Commissie zich later ten volle heeft vereenigd, komt in hoofdzaak op het volgende neer.

De opgerichten zeevaartschool zou „beantwoorden zooveel mogelijk aan een verband met het onderwijs in de kweekschool te „Amsterdam en aan de eischen van het bestaande Rijksprogramma „van examen”; zij zou in de eerste plaats bestaan uit een onafgebroken cursus van twee jaren, als voorbereiding, tot welken de leerlingen op ongeveer 12jarigen leeftijd en na aflegging van een admisie-examen zouden worden toegelaten, om na twee jaren, op ongeveer 14 à 15jarigen leeftijd, na afgelegd overgangs-examen, tot de 3de klasse overtegaan. In dien tweejarigen voorbereidenden cursus zou onderwijs worden gegeven in Nederlandsch, rekenen, geschiedenis en aardrijkskunde, beginselen van Fransch en Engelsch, stel- en meetkunde — „in het 1^e jaar niets meer dan de grond- „beginselen der planimetrie en der algebra, in het eerst daarop „volgende halfjaar de beginselen der stereometrie met bijzondere „toepassing op den bol en de algebra tot en met de vierkants- „vergelijkingen, in het 2^e halfjaar de platte en bolvormige drie- „hoeksmeting, uitgebreid tot de oplossing van alle gevallen”, — voorts het hand- en rechthoekig teekenen, de beginselen der natuurkunde, het schiemanwerk en de beginselen der practische zeevaartkunde, de wapenhandel en de gymnastiek. Na dien cursus, die twee of drie jaren zou kunnen duren, — de ontwerper scheen dus intezien, dat hetgeen hij voorstelde voor twee jaren wel wat kras was, — doch die slechts moest worden aangemerkt als voorbereiding voor het zeevaartkundig onderwijs, zou het „moeielijk en onraadzaam zijn de aspirant-zeelieden vooreerst nog „langer op de schoolbanken vast te houden, tenzij zij daartoe door „een internaat en discipline, gelijk in de kweekschool te Amsterdam, „kunnen worden gedwongen.... Na affloop van deze voorbereidings- „cursus zijn zij echter zeer bruikbaar aan boord en zullen zeker „bij gezagvoerders de voorkeur tot plaatsing genieten, dewijl zij „reeds dadelijk, na den tol aan de zeeziekte te hebben betaald,

„kunnen worden gebezigd bij het zetten, bergen en reven der „zeilen, enz. hetwelk zij reeds op school hebben geleerd.” Dien-tengevolge werd voorgesteld de leerlingen na den voorbereidenden cursus „een practische oefening van minstens 4 maanden op een „zeilschip ter zee te doen genieten.” Daarna zouden zij zich kunnen aanmelden voor de 3de klasse, waarvan de cursus 6—9 maanden zou duren, namelijk van 1 October tot Paschen „voor „die leerlingen, die op dat tijdstip met succes het overgangs-„examen tot de 4de klasse zouden hebben afgelegd. Die daarin „niet zijn geslaagd, blijven eene herhalingsklasse vormen tot „hoogstens 1 Juli.” De leerstof van de 3de klasse zou bestaan, gedurende een of twee maanden uit eene repetitie van het in den vorigen cursus geleerde, en vervolgens uit de *platte zeevaartkunde*, „waaronder wij verstaan *het berekenen van het gegiste bestek* door „koers- en verheid en door peilingen. Tevens kan het toepassen „van het grootcirkel-zeilen geleerd, en met het vervolg van het „onderwijs der 3de klasse worden voortgegaan.”

Na afloop der 3de klasse zou de leerling weder minstens 3 maanden op een zeeschip moeten varen om daarna weder met 1 October in de 4de klasse te worden opgenomen; in die 4de klasse, waarvan de cursus eveneens 6—9 maanden zou duren, zou, behalve eene herhaling van het vroeger geleerde, onderwijs worden gegeven in „het zeevaartkundig onderwijs in den vollen omvang, „de goniometrie en trigonometrie ter grondige verklaring der „verschillende zeevaartkundige en toegepaste sterrekundige vraag-„stukken, de kennis van het stoomwerktuig, het praktisch gedeelte „der zeevaartkunde met betrekking tot besturing van het zeil-„en het stoomschip; de rechten en verplichtingen volgens het „wetboek van koophandel, enz., in een woord, om in alle op-„zichten te kunnen voldoen aan de vereischten van alle vakken, „vermeld in het programma der Rijksexamens in Nederland.”

Het onderwijzend personeel der school zou bestaan uit een directeur, tevens belast met het onderwijs in zeevaartkunde, natuurkunde en (de kennis van) het stoomwerktuig, op *f* 2200; een leeraar in zeevaartkunde en wiskunde, belast o. a. met het onderwijs in wiskunde in alle vier de klassen, op *f* 1600; een leeraar met acte van hoofdonderwijzer, met aantekening voor Fransch en Engelsch, zoo mogelijk ook voor hand- en lijnteekenen, belast met het voortgezet lager onderwijs, met dat in teekenen en in talen in de 1ste en 2de klasse, op *f* 1600; een leeraar in het lagere gedeelte der practische zeevaartkunde, tevens concierge, op *f* 500

en vrije woning; een leeraar in het hogere gedeelte der practische zeevaartkunde en de scheepsconstructie, op *f* 700; een leeraar in het wetboek van koophandel, assurantiewezen, boekhouden enz., op *f* 400, en een leeraar in gymnastiek, op *f* 200. Te zamen zou dus het personeel *f* 7000 kosten, of, als een afzonderlijke teekenleeraar noodig was, ongeveer *f* 500 meer.

De Commissie nam het plan van den heer Hazewinkel geheel over en maakte daarbij de volgende berekening van kosten. Voor rente van het kapitaal, noodig tot stichting van een schoolgebouw, en kosten voor materieel zou *f* 1000 's jaars noodig zijn, bedragende met de bovengemelde *f* 7500 voor personeel een totale uitgaaf van *f* 8500. Gedurende de eerste twee jaar kon echter de leeraar in wiskunde gemist worden, terwijl op eene opbrengst van schoolgeld van 40 leerlingen tegen *f* 20 ieder was te rekenen; de netto uitgaven zouden dus *f* 6100 bedragen; daarna zou het personeel voltallig worden gemaakt, maar was op 30 leerlingen in de hogere klassen tegen *f* 30 elk te rekenen, zoodat de netto uitgaven alsdan *f* 6800 zouden bedragen. Op dezen grond stelde de Commissie voor, dat een Rijks-subsidie van *f* 5000 zou worden gevraagd, met vooruitzicht op verhooging met *f* 700, wanneer het personeel voltallig zou zijn.

De gemeenteraad vereenigde zich met het plan en zond den 28ⁿ Juni 1880 aan den Minister van Binnenlandsche Zaken een adres, waarbij een subsidie van *f* 7000 's jaars werd verzocht. Dit adres werd in mijne handen gesteld, ten einde daarover advies uit te brengen. Na nog het oordeel van een deskundige daarover te hebben gevraagd en meer bepaaldelijk ook van den ontwerper zelve omtrent sommige punten, die mij nog eenigszins duister voorkwamen, inlichtingen te hebben ontvangen, deelde ik den Minister mijn gevoelen mede. Dit was niet in allen deele gunstig; alvorens echter dienaangaande in bijzonderheden te treden, komt het mij wenschelijk voor hier omtrent de regeling van de zeevaartscholen eenige opmerkingen van algemeenen aard te laten volgen.

Er zijn eigenlijk twee soorten van zeevaartscholen, namelijk die met een geregelden cursus en klassikaal onderwijs, en die, waar in den regel meer individueel onderwijs wordt gegeven. De eerste soort is in ons land alleen vertegenwoordigd door de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, die, naar ik meen, reeds van het jaar 1785 dagteekent. Voor de toelating tot die school wordt gevorderd een leeftijd van minstens 12 en hoogstens 15 jaar, kennis

van de gronden der Nederlandsche en van de eerste gronden der Fransche taal, eenige kennis van geschiedenis en aardrijkskunde, vlug rekenen met gewone en tiendeelige breuken, kennis van de algebra met inbegrip der wortelgrootheden tot en met de oplossing der vergelijkingen van den eersten graad met twee onbekenden en van de eerste beginselen der meetkunde tot aan die der vlakken in de ruimte. Voor onderwijs, huisvesting, voeding en verpleging wordt slechts f100 per jaar betaald. Het onderwijs is verdeeld over een driejarigen cursus, gedurende welken onderwijs wordt gegeven in wiskunde, stuurmanskunst, sterrekunde, kennis van schip, tuig en besturing, stoomwerktuigkunde, praktische oefeningen op een instructie-vaartuig, op- en aftuigen, behandeling van het roei- en zeilvaartuig, benevens het schiemanswerk; gymnastiek, wapenhandel en artillerie; voorts in het Nederlandsch, Fransch, Engelsch en Hoogduitsch, geschiedenis, aardrijkskunde hand- en lijntekenen. Alle leerlingen zijn interne; zij blijven al den tijd in het gebouw der kweekschool; de zorg voor de plaatsing aan boord van koopvaardijsschepen na afloop van den cursus is aan Bestuurderen overgelaten. Na de reis komen zij aan de Kweekschool terug; hebben zij twee reizen volbracht of is reeds gedurende de eerste reis de leeftijd van 19 jaren bereikt, dan worden zij ontslagen, evenwel niet dan na nog gedurende drie maanden een herhalingsonderwijs te hebben bijgewoond ten einde in staat te zijn met gunstigen uitslag het examen van derden stuurman af te leggen.

Aan de Amsterdamsche kweekschool zijn 9 leeraren verbonden. Het getal der leerlingen bedroeg gedurende de laatste drie jaren 40, 44 en 40.

Tot de tweede soort van zeevaartscholen moeten alle andere in Nederland gerekend worden; het zijn, voor zooveel mij bekend is, de volgende:

GEMEENTEN.	NAAM EN SOORT DER SCHOOL.	Getal der leeraren.	GETAL DER LEERLINGEN.					
			1879.		1880.		1881.	
			in December.	ged. het geheele jaar.	in December.	ged. het geheele jaar.	in December.	ged. het geheele jaar.
Amsterdam . . .	Bijz. zeevaarschool in het Zeemanshuis . .	2	8	32	8	34	14	41
Rotterdam	Gem. Zeevaarschool .	4	18	47	17	50	12	46
Helder	Bijz. Zeevaarschool .	1	10	11	5	12	10	16
Terschelling . . .	Gem. Zeevaarschool .	2	11	30	8	19	7	17
Vlieland	Gem. Zeevaarschool .	1	10	32	15	27	4	22
Harlingen	Bijz. Zeevaarschool .	3	15	67	21	63	16	56
Schiermonnikoog	Gem. Zeevaarschool .	1	15	53	20	36	14	47
Groningen	Bijz. Zeevaarschool .	3	10	26	11	22	8	29
Delfzijl	Bijz. Zeevaarschool .	2	12	24	10	21	8	16
Totalen . . .		19	109	322	115	284	93	290

Bovendien is er nog eene school te Scheveningen, bestemd voor de jongere zeelieden van de visscherijvloot; ik meen deze, als van geheel lokalen aard en niet bestemd om de leerlingen tot het stuurmansexamen op te leiden, hier verder buiten beschouwing te mogen laten.

Het getal der leeraren in de tabel is dat in December 1881; het heeft in de laatste jaren geen wijzigingen ondergaan. Waar 2 leeraren aanwezig zijn, is in den regel één met het theoretische, de andere met het praktische onderwijs belast; waar er 3 zijn, geeft één uitsluitend onderwijs in wiskunde, één in theoretische en één in praktische zeevaartkunde; te Rotterdam is bovendien een leeraar in het Engelsch

Het getal der leerlingen is opgegeven voor de laatste drie jaren. Werd alleen het cijfer opgegeven voor een bepaald tijdstip, bijv. December, dan zou men eene zeer onjuiste voorstelling verkrijgen van het getal jongelieden, die van het onderwijs gebruik maakten; daarom is voor elke school bovendien nog opgegeven, hoeveel verschillende leerlingen in den loop van elk der laatste drie jaren korteren of langeren tijd van het onderwijs gebruik maakten; men ziet dat hun getal bijna driemaal grooter is dan dat van de in December aanwezige leerlingen. Wil men zich een denkbeeld maken van de wijzigingen, die dit cijfer doorgaans in den loop van het jaar ondergaat, dan beschouwe men bijv. de volgende opgaven voor de school in het Zeemanshuis te Amsterdam en de school te Rotterdam over 1881:

	Jan.	Febr.	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Tot.
Amsterdam	16	16	14	10	8	6	6	—	10	11	16	14	41
Rotterdam	13	13	14	17	18	14	12	12	—	12	12	12	46

Te Harlingen, waar in den loop van 1881 niet minder dan 56 jongelieden onderwijs ontvingen, bedroeg het hoogste cijfer 23 in Februari. De meeste leerlingen blijven slechts gedurende de weinige maanden, dat zij aan wal zijn tusschen twee reizen in; sommigen hebben reeds een examen van derden of tweeden stuurman gedaan en bereiden zich voor tot het verkrijgen van een hooger diploma; anderen hebben slechts als scheepsjongen gevaren en moeten nog het examen voor derden stuurman afleggen; enkelen hebben nog in 't geheel niet gevaren en wonen alleen de lessen in wiskunde bij, maar deze vormen slechts eene kleine minderheid.

Het voorname onderscheid tusschen de twee soorten van scholen bestaat, behalve in den omvang van het onderwijs, daarin, dat aan de eerstgenoemde de jongens regelmatig en klassikaal onderwijs ontvangen vóór dat zij op zee gaan, terwijl aan de tweede soort, uithoofde van de ongelijke vorderingen der leerlingen, die nagenoeg allen reeds op zee gevaren hebben, klassikaal onderwijs in den regel onmogelijk is.

De school te Veendam nu behoorde tot de tweede soort van scholen. In den loop van 1878 namen 61 leerlingen daar achtereenvolgens deel aan het onderwijs, van welke er in December 30 aanwezig waren; hoeveel leerlingen in 1879 van het onderwijs gebruik hebben gemaakt, kon wegens het vertrek van den directeur niet worden opgegeven; tijdens de opheffing in November 1879 waren er 10 aanwezig, zooals reeds hiervóór is vermeld.

Men zal dus inzien, dat de Veendamsche Commissie eene groote verandering op het oog had; de school, vroeger tot die der tweede soort behoord hebbende, zou tot eene dergelijke inrichting als de Amsterdamsche Kweekschool gemaakt worden, zonder internaat, maar met een voorbereidenden cursus, op het voorbeeld van sommige Duitsche zeevaartscholen, terwijl bovendien de jongens reeds op schepen zouden worden geplaatst, vóór dat zij nog iets aan theoretische zeevaartkunde hadden gedaan en alleen zich een weinig met het practische, wel te verstaan met schiemanswerk en de behandeling der zeilen, hadden beziggehouden. De eischen, die men voor den overgang van de 2de tot de 3de klasse wenschte te stellen, kwamen, wat het theoretische gedeelte betreft, ongeveer overeen met die bij de toelating te Amsterdam. Aan die school worden de leerlingen echter, zooals het reglement voorschrijft, toe-

gelaten op een leeftijd van 12—15 jaren ; maar in werkelijkheid zijn er nooit jongens beneden de 13 jaren. Zoo bestond bijv. de laagste klasse bij het begin van den cursus 1880/81 uit 5 leerlingen tusschen 13 en 14 en uit 8 tusschen 14 en 15 jaren ; de leerlingen blijven minstens drie jaren en doen dan eene of twee zeereizen ; men kan dus aannemen, dat zij, tot het einde gekomen, in den regel den leeftijd van 18 jaren bereikt hebben, die bij het Kon. besluit van 5 Mei 1877 voor het afleggen van het examen van derden stuurman wordt gevorderd. Te Veendam zouden de leerlingen worden toegelaten met geen andere kennis dan gewoon lager onderwijs en een weinig Fransch. Zij zouden dus waarschijnlijk op jeugdiger leeftijd worden toegelaten en derhalve na afloop van den vierjarigen cursus, onder welken twee zeereizen, ter gezamenlijke duur van het bij het programma gevorderde minimum van 200 dagen, zouden begrepen zijn, in den regel nog niet den voor het examen gevorderden leeftijd bereikt hebben. Het denkbeeld van een voorbereidenden cursus scheen, wel is waar, op zich zelf niet geheel af te keuren ; te Amsterdam toch heeft de onderzinding geleerd, dat menigeen bij het toelatingsexamen wegens onvoldoende voorbereidende kennis moet worden afgewezen ; maar strikt genomen had die tweejarige voorbereidende cursus niets met het zeevaartkundig onderwijs te maken, behalve door de toevoeging van een weinig practisch onderwijs ; men kon dien bijna beschouwen als een deel van eene hogere burgerschool, des noods als een verlengstuk van eene lagere school, stellig niet als een wezenlijk onderdeel van het zeevaartkundig onderwijs. Zou nu de Regeering het beginsel, dat bij eene zeevaartkundige school een tweejarige voorbereidende cursus behoort, als 't ware sanctionneeren door aan eene school volgens zoodanig plan ingericht, een subsidie toe te kennen, verreweg aanzienlijker dan tot dusverre ooit aan eenige inrichting van dien aard werd toegekend ? Hoewel ik tegen de overige onderdeelen der regeling, vooral tegen de verdeling der leerstof, nog verscheidene andere bedenkingen had, was toch die voorbereidende cursus voor mij voldoende om tegen het toekennen van een zoo aanzienlijk subsidie aan eene volgens dit, in zekeren zin nieuwe stelsel ingerichte school te adviseeren, en wel allerminst op het oogenblik, dat waarschijnlijk binnen korten tijd de wet omtrent de inrichting der zeevaartscholen bepaalde voorschriften zou geven. Waren die eenmaal vastgesteld en paste de school, zooals men die te Veendam wilde oprichten, in het door de wet aangewezen stelsel, of kon men haar gemakkelijk daarmede in overeenstemming

brengen, dan kon aan zoodanige school een subsidie worden toegekend, indien er ten minste kans was, dat zij in die streken op een voldoende bezoek kon rekenen. In allen gevalle, de zaak verdiende van alle kanten bekeken te worden; een kort uitstel scheen mij toe geen kwaad te kunnen, daar men toch door eene ontijdige opheffing der vroegere school het geheele zeevaartkundig onderwijs te Veendam had laten verloopen.

Er was echter nog een punt, dat zwaar bij mij woog. Gesteld, dat de wet een zoodanig stelsel van scholen aannam, als dat, waarvan de Amsterdamsche school als de eerste en de eenigste vertegenwoordigster in ons land is te beschouwen, — en ik acht het meer dan waarschijnlijk, dat de wetgever zulks inderdaad doen zal, — was er dan grond om behalve die school er aanstonds meer in het leven te roepen? en zoo ja, was Veendam dan daartoe de meest geschikte plaats? Ik, voor mij, zou de eerste vraag niet aanstonds bevestigend durven beantwoorden. Immers, zooals ik reeds in mijn vorig opstel trachtte aan te toonen, tot dusverre is nog niet gebleken, dat aan uitbreiding behoefte wordt gevoeld. De Amsterdamsche Kweekschool heeft een uitmuntenden naam; er wordt op voortreffelijke wijze gezorgd, zoo voor het onderwijs als voor de verpleging der leerlingen; het kost- en leergeld is zoo buitengemeen laag, dat men wel verwachten mag, dat ieder, die zoodanige opleiding verlangt, zich daar zal aanmelden. En toch, nimmer is zij geheel vol geweest, evenmin toen zij nog in het oude gebouw was gevestigd, als sedert dit voor weinige jaren aanzienlijk vergroot is, zoodat er ruimte is voor minstens 80 inwonende leerlingen. Het getal heeft in de laatste jaren nooit meer dan 44 bedragen; wel hebben zich enkelen meer aangemeld, die wegens onvoldoende voorbereidende kundigheden niet konden worden toegelaten; maar zelfs al had men niemand behoeven af te wijzen, dan zou er toch nog ruimte over geweest zijn. De tijd zal dus moeten leeren, of er inderdaad behoefte is aan eene tweede instelling van dien aard; en zoo ja, dan zal de vraag kunnen worden gesteld, of die behoort geplaatst te worden in eene streek van ons land, waarvan de gemeentelijke autoriteit zelve verkondigde, „dat het verval van den zeemans-„stand de school aldaar overbodig maakte.”

De Commissie raamde het getal leerlingen voor de voorbereidende klasse op 40, voor de 3de en 4de klasse op 30, in 't geheel dus op 70 leerlingen. Ik geloof niet dat dit cijfer ooit zou bereikt zijn. Veendam zelf kan onmogelijk zoodanig getal leveren; bij

gemis van een internaat of van eene goedkoope gelegenheid tot huisvesting en voeding, zooals bij de Amsterdamsche Kweekschool, zouden de naburige gemeenten Wildervank, Pekela en Hoogezand, op welke men vooral het oog gevestigd had, ook zeker het verwachte contingent niet leveren.

Eindelijk had ik nog bedenking tegen de regeling van het onderwijs in de 3de en 4de klasse, in verband met de plaatsing aan boord van schepen. Het eigenlijke zeevaartkundig onderwijs zou geheel over den tweejarigen cursus dier beide klassen verdeeld moeten worden, van welke echter nog 7 maanden afgingen voor twee reizen. Zou dit onderwijs, evenals dat in de voorbereidende afdeling, klassikaal gegeven kunnen worden, dan moesten, als alle klassen aanwezig waren, ieder jaar op hetzelfde tijdstip niet minder dan een dertigtal jongelieden te gelijk aan boord van koopvaardijsschepen worden geplaatst. Zou men daartoe te Veendam gelegenheid vinden? Wanneer men in aanmerking neemt, dat men te Amsterdam, met een veel kleiner getal leerlingen, bij de tegenwoordige beperkte scheepvaart steeds veel moeilijkheden ondervindt om de jongelieden behoorlijk geplaatst te krijgen, dan ligt het besluit voor de hand, dat men zich ook in dit opzicht te Veendam illusiën maakte, tenzij men de jongens eenvoudig „voor de mast” wilde plaatsens, hetgeen evenwel voor jongelieden, die zulk onderwijs hebben genoten, niet wel gaat; voor de leerlingen van de Kweekschool te Amsterdam wordt dan ook alleen plaatsing als *stuurmans-leerling* gezocht.

Het verzoek om een subsidie van f 7000 kwam mij zeer overdreven voor. De Commissie had immers voorgerekend, dat de school de eerste twee jaren netto f 6100 zou kosten en later, als zij compleet zou zijn, f 6800. Neemt men in aanmerking, dat de voor weinige maanden opgeheven school ruim f 2000 aan de gemeente kostte, dan zou op die wijze nog al een aardige winst verkregen worden: besparing van de kosten der vroeger bestaande school en voor de nieuwe een subsidie, zelfs nog hooger dan de geraamde kosten; — waarlijk, dat zou voor de gemeente geen slechte rekening maken; op die voorwaarde zou zeker menige gemeente wel eene zeevaartschool willen oprichten! Hoe men ook over de plannen zelve mocht denken, tot het geven van een subsidie tot zoodanig bedrag kon de Regeering, mijns inziens, nooit overgaan.

De Minister vereenigde zich met mijne zienswijze en deelde de voornaamste der door mij gemaakte bedenkingen, zoowel tegen de regeling zelve als tegen het hooge bedrag van het gevraagde sub-

sidië, aan het gemeentebestuur van Veendam mede, met uitnodiging om nadere voorstellen aan den gemeenteraad te doen. Het gemeentebestuur, andermaal voorgelicht door de speciale Commissie, volhardde echter bij zijne plannen zonder nieuwe argumenten aan te voeren om de deugdelijkheid daarvan te betoogen. Ik acht het onnoodig daarover in bijzonderheden te treden, maar bepaal mij tot de opmerking, dat ik daardoor nog meer werd bevestigd in de overtuiging, 1^o dat de twee voorbereidende klassen nagenoeg niets met het zeevaarkundig onderwijs te maken hadden, 2^o dat in de 3de en vooral in de 4de klasse klassikaal onderwijs slechts bij uitzondering mogelijk zou zijn, en 3^o, dat nooit op een zeventigtal leerlingen, zooals men scheen te verwachten, te rekenen zou zijn. De Minister dacht er eveneens over en gaf aan het gemeentebestuur te kennen, dat het verleen van een Rijkssubsidie aan eene op eenvoudige schaal ingerichte zeevaartschool alleen dan zou in overweging worden genomen, wanneer al de uitgaven wegens het materieel en een gedeelte van die wegens het personeel ten laste der gemeente bleven; dat de school ongeveer op dezelfde leest zou moeten geschoeid worden als de vroeger bestaan hebbende school, maar van meer en beter personeel voorzien en uitsluitend voor zeevaarkundig onderwijs bestemd zonder voorbereidende afdeeling, die naar het lager of naar het eigenlijk middelbaar onderwijs zou moeten worden overgebracht.

Maar te vergeefs! het Veendamsche gemeentebestuur, gedreven door de speciale Commissie of door haren rapporteur, bleef bij zijne plannen volharden; men *wilde* eene op groote schaal ingerichte zeevaartschool, eene, naar mijne meening, gebrekkige nabootsing van de Amsterdamsche Kweekschool; wilde de Minister daarvoor geen geld geven, dan moest hij zelf maar zeggen, hoe de school ingericht moest worden. Maar dat was immers reeds duidelijk aan het gemeentebestuur opgegeven? Geen school zooals de Amsterdamsche, waar de leerlingen minstens een paar jaar zouden blijven, alvorens op een schip te worden geplaatst, maar eene school, waarvan de bestemming was degelijk onderwijs te geven in datgene, wat vereischt wordt bij de stuurmansexamens aan jongelieden, die reeds gevaren hadden, en van hun verblijf aan wal gebruik maakten om zich voor een eerste of volgend examen voor te bereiden; eene school dus van dezelfde soort als die te Rotterdam en alle andere, maar beter ingericht dan die een jaar geleden door den gemeenteraad was opgegeven.

Wanneer men het bovenstaande vergelijkt met hetgeen door

den Heer Goeman Borgesius in de zitting van de Tweede Kamer van 16 December werd gesproken, dan komt men tot het besluit, dat hij slecht omtrent het gebeurde was ingelicht. De zeevaartschool te Veendam was *niet* opgeheven „omdat zij niet meer voldeed aan „de eischen van den tijd.” Hij noemde het „niet juist” dat, zooals de Minister had gezegd, de examens uitsluitend door de leeraren der school werden afgenomen. Het is wel mogelijk, dat ook wel door de leden der Veendamsche examen-commissie een enkele vraag op practisch gebied werd gedaan; ook noodigde men wel eens deskundigen van Amsterdam of elders uit om te komen kijken, maar men liet hen niet examineeren; ik heb eens zulk eene vertooning bijgewoond en bij die gelegenheid inzage genomen van het schriftelijk werk; juist op hetgeen ik toen zag, was mijn ongunstig oordeel over de Veendamsche schoolexamens gegrond. Er werd bijna nooit een kandidaat afgewezen; in 1876 werd de school in den loop van het jaar bezocht door 104 jongelieden, van welke 57 voor de Veendamsche commissie een examen aflegden en een diploma verkregen; in 1877 was dit met 33 van de ruim 80 leerlingen het geval. In 1878, het eerste jaar der Rijkscmissie, werd de school door 61 leerlingen bezocht; daarvan meldden zich slechts 17 aan en van deze werden nog 9 afgewezen. Over 1879 moet de uitslag nog slechter geweest zijn; door het vertrek van den directeur en de opheffing der school heb ik geen volledige opgaven kunnen krijgen. Men wil het steeds doen voorkomen, alsof bij de programma's, behorende bij het Kon. besluit van 5 Mei 1877 zooveel hoogere eischen zijn gesteld, dan bij de vroegere na onderling overleg tusschen de verschillende examen-commissiën vastgestelde; maar dit is eigenlijk niet het geval. Het groote verschil is niet zoozeer gelegen in den omvang van de bij de programma's gevorderde kennis, als wel in de wijze, waarop er vroeger uitvoering aan werd gegeven, en die, waarop de examens thans worden afgenomen; toen werd er, vooral te Veendam, de hand mede gelicht; thans worden de voorschriften met gepaste gestrengheid uitgevoerd.

Maar keeren wij tot de redevoering van den heer Borgesius terug. „Het werk der Commissie vond bij den Minister niet de „minste waardeering.” Is dat juist? Werde het plan niet met de meeste zorg onderzocht? Of kon die waardeering dan alleen blijken door ja en amen te zeggen op alles wat die Commissie voorstelde? „Vooreerst bezwaren van financieelen aard; lang zal ik (de heer G. B.) hierover niet spreken.” Moest de Minister dan aan-

stonds een subsidie toestaan, hooger zelfs dan het door de Commissie zelve geraamde bedrag der kosten? „De beide door den Minister „gemaakte bedenkingen bewijzen, dat hij den toestand volstrekt „niet begrijpt. Immers de oude school was *juist* opgeheven, omdat zij „op een *verkeerden* leest was geschoeid en omdat zij aan de hoogere „eischen niet voldoen kon. Hoe kon men dan eischen, dat de raad „zou terugkeeren tot datgene wat de ervaring had veroordeeld.” Ik zou hieruit eerder durven afleiden, dat de Heer Borgesius zelf *den toestand volstrekt niet begrijpt*. De Minister verlangde volstrekt niet, dat de school geheel als vroeger zou worden ingericht; integendeel stelde hij als eisch: *meer en beter* personeel. Ware de Heer Borgesius beter op de hoogte geweest van den toestand en de behoeften van het zeevaartkundig onderwijs, dan zou hij hebben begrepen, dat het meer dan gewaagd was, na de ondervinding die men te Amsterdam had opgedaan, aanstonds, buiten de wet om, nog meer inrichtingen van dergelijke soort in 't leven te roepen, vooral op eene plaats, waar de zeevaart zoozeer was achteruitgegaan en waar men door opheffing der vroeger bestaande school de zaak geheel had laten verlopen. De Minister wilde de vroegere school zien herleven in een verbeterden vorm, dat wil zeggen met zoodanig onderwijzend personeel, dat beter dan tot dus verre aan de bij de programma's gestelde eischen zou kunnen worden voldaan. Werd dan later het zeevaartkundig onderwijs bij de wet geregeld, dan zou de school gemakkelijk met de daarbij gestelde eischen kunnen worden in overeenstemming gebracht; dan zou zelfs kunnen worden in overweging genomen, of er voldoende redenen waren om de school van de inrichtingen der tweede soort tot die der eerste te doen overgaan.

De heer Borgesius beweerde verder dat „de Commissie getracht „heeft uitvoerig 's Ministers bedenkingen te weerleggen”; ook dit is niet geheel juist; vergeefs zal men in de latere adviezen der Commissie eenig argument vinden, dat den Minister kon nopen om van zijne meening terug te keeren. Dat de Minister aan het gemeentebestuur antwoordde, dat het niet op zijn weg lag een uitgewerkt plan te geven, is volkomen waar; maar in hoofdzaak had de Minister reeds te kennen gegeven, welke zijns inziens de grondslagen daarvan behoorden te zijn. Niets was gemakkelijker dan een zoodanig plan te maken; maar dat wilde men juist te Veendam niet; men had er nu eenmaal zijne zinnen gezet op eene op groote schaal ingerichte school, grootendeels met de Amsterdamsche Kweekschool overeenkomende, geheel op Rijkskosten,

liefst met een batig saldo voor de gemeentekas; toen men dit niet krijgen kon, gaf men de zaak op en er kwam in 't geheel niets tot stand!

Ik zal thans in geen bijzonderheden treden aangaande de programma's voor de stuurmans-examens; dat die niet dan na rijpe overweging en raadpleging van verschillende deskundigen zijn vastgesteld, kan blijken uit hetgeen ik vroeger (*Econ.* 1881, bl. 434) dienaangaande heb medegedeeld. Hoe onbillijk deze echter soms beoordeeld worden, kan blijken uit het gezegde van den heer Borgesius, dat het examen over „47 vakken” loopt; als hij zich de moeite wil getroosten het nummer van het Staatsblad, waarin zij voorkomen, in te zien, dan kan hij zich over zijne grove dwaling bij deze schatting overtuigen. De heer Lieftinck wees ook op den ongunstigen uitslag der examens; maar is die inderdaad zoo slecht als men het voorstelt? De officieele cijfers, zooals die te vinden zijn in de verslagen der examen-commissiën, moeten dit uitwijzen. In de volgende tabel heb ik de cijfers voor de vier jaren, gedurende welke die examens gehouden zijn, vereenigd.

JAAR.	GETAL DER KANDIDATEN.		
	Geëxam.	Toegel.	Afgew.
1878	92	36	56
1879	78	30	48
1880	76	40	36
1881	69	44	25

Men ziet dus, dat er in die vier jaren achtereenvolgens 39, 38, 53 en 62 ten honderd slaagden; er is dus aanmerkelijke vooruitgang. Het getal der geëxamineerden is, wel is waar, veel geringer dan in vroegere jaren; het bedroeg gedurende de jaren 1864—1869 gemiddeld ongeveer 300 's jaars; maar de uitslag was niet zoo bijzonder veel gunstiger dan in het jaar 1881. Gedurende zoeven vermeld zesjarig tijdvak werden voor alle commissiën te zamen 81 ten honderd der kandidaten toegelaten; bij de Amsterdamsche commissie, die zich gunstig onderscheidde door den ernst, waarmede ook toen reeds door haar de examens werden afgenomen, slaagden slechts 68 ten honderd, dus niet veel meer dan in 1881 voor de Rijkscmissie. Door de Veendamsche

commissie werden in die zes jaren van de 103 geëxamineerden slechts 5 afgewezen, door die te Harlingen van de 105 slechts 1, en in latere jaren is de uitslag in die twee gemeenten althans niet minder gunstig geweest (*).

De Heer van der Kaaij mengde zich ook nog in het debat, zooals hij het zelf uitdrukte, als „derde klager over de verwaarloozing van het zeevaarkundig onderwijs.” Hij verklaarde, noch door de Memorie van Antwoord, noch door mijn opstel in dit Tijdschrift, overtuigd te zijn „dat de bezwaren van de Regeering om „tot eene afzonderlijke regeling van dat onderwijs over te gaan, van „ernstigen aard zijn... Het vermoeden was bij hem bijna tot zekerheid gebracht, dat de mannen van het middelbaar onderwijs, die „hoogen prijs stellen op herziening van die wet, eene afzonderlijke „regeling van het zeevaarkundig onderwijs tegenhouden, om daardoor met des te meer kracht op herziening van het middelbaar „onderwijs in het algemeen te kunnen aandringen.” Ronduit gesproken, er is *iets* waars in die bewering; maar ik zou mij nimmer hebben laten verleiden om tot eene regeling der zeevaartscholen bij de wet op het middelbaar onderwijs te adviseeren, indien ik niet innig overtuigd was, dat ook het belang van het zeevaarkundig onderwijs zelf zich tegen eene afzonderlijke regeling verzet. Dat was ook de meening van den heer Kappeyne, die het wetsontwerp van zijn ambtgenoot den Minister van Waterstaat liet liggen, omdat hij het beter achtte het middelbaar onderwijs, waartoe hij ook de zeevaartscholen rekende, in zijn geheel omvang tegelijkertijd te herzien. Het was zijn bepaald voornemen, toen de wet van 1878 op het lager onderwijs en de aanvullingswet van 25 April 1879 vastgesteld waren, weldra tot eene herziening der wet van 1863 over te gaan; en had niet spoedig daarna eene ministerieele crisis plaats gehad, dan twijfel ik niet, of het jaar 1880 zou ons een ontwerp voor eene nieuwe wet tot regeling van het M. O. hebben gebracht. Maar het Ministerie trad af; de nieuwe Minister stelde zich in de eerste plaats tot taak de wet van 1878 in te voeren; de voorbereiding daartoe vereischte veel

(*) Voor de laatste jaren, die aan de invoering van het Kon. besluit van 5 Mei 1877 zijn voorafgegaan, ontbreken mij de juiste gegevens; alleen is het mij bekend, dat in 1876 niet minder dan 169, in 1877 nog 146 diploma's werden uitgereikt door de zeven toen bestaande commissiën. Deze zijn in 1878 alle opgeheven, behalve die te Dordrecht, die nog steeds voortgaat met examens af te nemen en diploma's uit te reiken.

tijd en werkkraft, en niet minder de invoering zelve. Van daar dat de reorganisatie van het middelbaar onderwijs herhaaldelijk werd uitgesteld. Kon men nu van den Minister Six verlangen, dat hij, tegen zijne overtuiging in, een greep doende in het middelbaar onderwijs, alleen de zeevaartscholen zou gaan regelen en al het andere, waarvoor evenzeer eene definitieve of eene gewijzigde regeling noodig was, voorloopig zou laten rusten? En waarom? Om onze handelsvloot te redden van den ondergang? Maar nog nooit is door iemand het bewijs geleverd, dat die minder gunstige toestand hoofdzakelijk is toe te schrijven aan de gebrekkige inrichting der scholen; ook de Heer Lieftinck heeft dit niet gedaan, toen hij in zijne rede van 16 December beide zaken met elkander in verband trachtte te brengen, en den wensch uitte, dat op 1 Januari 1884 „den dag waarop geen enkel raam onzer lagere „scholen meer tuimelen zal, maar allen schuiven zullen, — den gulden „dag, waarop voor elk schoolvertrek twee privaten zullen ge- „vonden worden, met twee portalen, — den gulden dag waarop „alle schoolvloeren van hout zullen zijn en de kinderen geen koude „voeten meer zullen hebben — alsdan de wet gereed moge zijn, „die aan frissche Hollandsche jongens weer lust en moed en kracht „zal geven, om met ernst en degelijkheid een *goed* georganiseerd „onderwijs in de zeevaartkunde te bezoeken, opdat onze thans „vervallen zeemannschap weder bloei en krachtig worde.” Dat de wensch, voor zooveel het tijdstip van de invoering eener wet betreft, zeer wel voor vervulling vatbaar is, zal men licht toegeven; Thorbecke, in Februari 1862 als Minister opgetreden, diende den dag vóór Pinksteren van dat jaar een wetsontwerp tot regeling van het M. O. in, en ruim een jaar daarna kwam de wet in werking; waarom zou dus de nieuwe regeling niet vóór het einde van 1883 kunnen zijn vastgesteld? Maar of de andere voorspellingen van den heer Lieftinck zullen vervuld worden, of name-lijk, nadat door die wet de Hollandsche jongens naar de uitmuntend ingerichte zeevaartscholen zullen gedreven zijn, daardoor onze handelsvloot tot haar vroegeren bloei zal terugkeeren, — het bewijs, al ware het slechts van de waarschijnlijkheid of mogelijkheid daarvan, zou ik zoo gaarne eens vernomen hebben!

De Heer van der Kaaij haalde nog als voorbeeld van de onvol- doende belangstelling der Regeering in het zeevaartkundig onder- wijs de weigering aan van den Minister om ten behoeve van de school aan het Nieuwediep een subsidie te geven. „Die school” zeide hij „is eene bijzondere zeevaartschool, die een gering sub-

„sidie van de arme gemeente ontvangt van f 400. Het aantal harer leerlingen is altijd gering geweest en vermindert voortdurend. Voor een groot deel zal dit wel hieraan zijn te wijten, dat men de school goed wil hebben en dus een veel te hoog schoolgeld, „f 12 per maand, vordert. De strengere eischen voor de examens vorderen thans echter grootere uitgaven en de school loopt gevaar,“ De gemeenteraad van den Helder had zich daarom tot den Minister gewend met verzoek om of de school tot eene Rijksschool te maken, of er een subsidie aan toe te kennen; daarop had de Minister geantwoord: „dat hij, in afwachting van eene wettelijke „regeling van het zeevaarkundig onderwijs, het niet wenschelijk „achtte het getal der door het Rijk gesubsidieerde inrichtingen te „vermeerderen.“

De Minister heeft, naar aanleiding van deze opmerking, in zekeren zin *amende honorable* gedaan en bekend „die beschikking in een „onbewaakt oogenblik te hebben genomen.“ De afwijzende beschikking werd op mijn advies genomen, en ik kan, tot mijn leedwezen, niet erkennen, dat zoodanig advies door mij „in een onbewaakt oogenblik“ werd uitgebracht. De zeevaartschool te Nieuwediep verdient ter nauwernood den naam van *school*; er is slechts één onderwijzer; het getal der leerlingen bedroeg in de vijf eerste maanden van 1881 8, 5, 3, 2, en 1, in de vier laatste maanden 2, 4, 10 en 10. Dat het aantal leerlingen „voortdurend vermindert“, is niet volkomen juist, zooals uit de hiervóór medegedeelde tabel kan blijken. Gebrekkig is het onderwijs niet; in 1881 toch verkregen van de 4 leerlingen dezer school, die examen aflegden, 3 het diploma. Het schoolgeld is hoog, veel hooger zelf dan aan eenige andere school; maar men verlieze niet uit het oog, dat men hier met eene bijzondere inrichting te doen heeft; welk verband er eigenlijk bestaat tusschen dit hooge bedrag en den wensch van het gemeenbestuur om de school goed te willen hebben, zooals de heer van der Kaaij meende, is mij niet recht duidelijk. Wat vroeg nu de gemeente den Helder? Dat *bij herziening der wet* eene Rijkzeevaartschool in de gemeente zou worden gevestigd, en dat *in afwachting daarvan* een Rijkssubsidie aan die bijzondere school zou worden toegediend. Wilde men soms de school anders inrichten en er eene openbare van maken? Wilde men het personeel uitbreiden? Daarvan bleek niets. Het zou, mijns inziens, slechts geweest zijn een geschenk aan eene bijzondere school, in dit geval aan den eenigen aan die school werkzamen leeraar. Om de school goed te maken zou men er nog 2 of 3 leeraren aan hebben moeten

verbinden; maar daartoe waren eenige duizenden guldens noodig geweest. Kon de Regeering daartoe besluiten, zoolang de wet nog niet had aangewezen, welke vakken en onderdeelen aan deze soort van scholen onderwezen moeten worden? Ik vond geen vrijheid om dit aan te raden.

Ik meen mij op dit oogenblik tot het bovenstaande te mogen bepalen. Nog ééne opmerking van meer algemeenen aard mag ik echter niet achterwege laten. Hoe komt het toch, dat het publiek in het zeevaarkundig onderwijs en hetgeen er mede in verband staat, zoo weinig belangstelling aan den dag legt? Ik heb hier niet het oog op het onderwijzend personeel der scholen, die niets liever wenschen dan hunne positie verbeterd te zien, niet alleen uit een materieel oogpunt, maar ook door de betere regeling der inrichting, aan welke zij werkzaam zijn; evenmin op de besturen van enkele inrichtingen, zooals dat van de Amsterdamsche Kweekschool, bij hetwelk ik steeds eene groote belangstelling heb aangetroffen en van welks leden ik, door herhaalde gedachtenwisseling, veel heb kunnen leeren; ook niet op enkele vereenigingen, zooals de „Vereeniging ter bevordering van het Zeevaarkundig onderwijs”, grootendeels uit onderwijzers in de zeevaarkunde bestaande welke meermalen op verbetering van dit onderwijs aandrong; maar ik bedoel den handelsstand, voornamelijk hen, voor wie het van belang is, dat er bekwame gezagvoerders en stuurlieden te krijgen zijn. Ik weet, dat het sommige maatschappijen niet gemakkelijk valt steeds op afdoende wijze in de behoefte aan goed personeel op hare schepen te voorzien; en toch, er worden geen stappen gedaan om eene regeling te verkrijgen, die voor de toekomst betere waarborgen oplevert. Te Rotterdam bijv. voldoet de school, in weerwil van den ijver, die de onlangs afgetreden directeur Lucardie steeds heeft aan den dag gelegd, en hoewel de gemeente f 5500 's jaars aan jaarwedden aan het personeel betaalt, niet aan de eischen van den tegenwoordigen tijd in eene onzer eerste koopsteden; de heer Lucardie was steeds de eerste om dit te erkennen. En toch, is er ooit eene stem uitgegaan van den Rotterdamschen handelsstand om op verbetering aan te dringen? ik heb er nimmer iets van vernomen. Evenmin heeft men gewezen op de noodzakelijkheid van andere middelen om het kader der koopvaardij-schepen te verbeteren, door namelijk, even als in andere naburige staten, bepaalde eischen te stellen voor hen, die als stuurman en vooral als gezag-

voerder aan boord van de koopvaardij-schepen worden geplaatst. Wordt nog eens een enkele maal op de noodzakelijkheid van een beter kader gewezen, zooals bijv. in de N. Rott. Courant van 15 December 1881, dan wordt dit laatste punt geheel uit het oog verloren, en schijnt men alle heil uitsluitend in de wettelijke regeling der scholen te zoeken. Ik heb dit punt reeds met eenige uitvoerigheid in mijn vorig opstel behandeld en en neem dus de vrijheid, ten einde niet in herhalingen te vervallen, daarnaar te verwijzen, en tevens bij hen, die in het zeevaartkundig onderwijs en in onze handelsvloot belang stellen, aan te dringen om vooral in die richting de zaak te steunen, ja zelfs pressie uit te oefenen. Drie zaken zijn tot verbetering van het kader der koopvaardijvloot noodig: 1^o de *verplichting* om aan boord van onze koopvaardij-schepen gediplomeerde gezagvoerders en stuurlieden te plaatsen; 2^o *streng examens*, door welke die diploma's verkregen worden, en 3^o *goede scholen*, waar de gelegenheid gevonden wordt om de voor die examens noodige kennis op te doen. Zoo lang één dier middelen blijft ontbreken, zullen de beide andere, in weerwil van alle inspanning, blijken geheel onvoldoende te zijn om het doel te bereiken.

Maart 1882.

STEYN PARVÉ.

