

B. 1881, II, 27.

V. d. S.

SCHEEPVAART-ENQUÊTE.

DE FORMING ONZER ZEELIEDEN

MET BETREKKING TOT

ONZE SCHEEPVAART.

EEN BEROEP OP HET NEDERLANDSCHE VOLK,

DOOR

J. H. ROVERS,

Oud-koopvaardijkapitein. Expert van het Bureau Véritas.

„No, no; when fortune means to men most good,
She looks upon them with a threatening eye!”

SHAKESPEARE, *King John.*



GRONINGEN. — P. NOORDHOFF. — 1881.

f 0,65.

B. 1881, II, 27.

V. d. S.

SCHEEPVAART-ENQUÊTE.

DE VORMING ONZER ZEELIEDEN

MET BETREKKING TOT

ONZE SCHEEPVAART.

EEN BEROEP OP HET NEDERLANDSCHE VOLK,

DOOR

J. H. ROVERS,

Oud-koopvaardijkapitein. Expert van het Bureau Véritas.

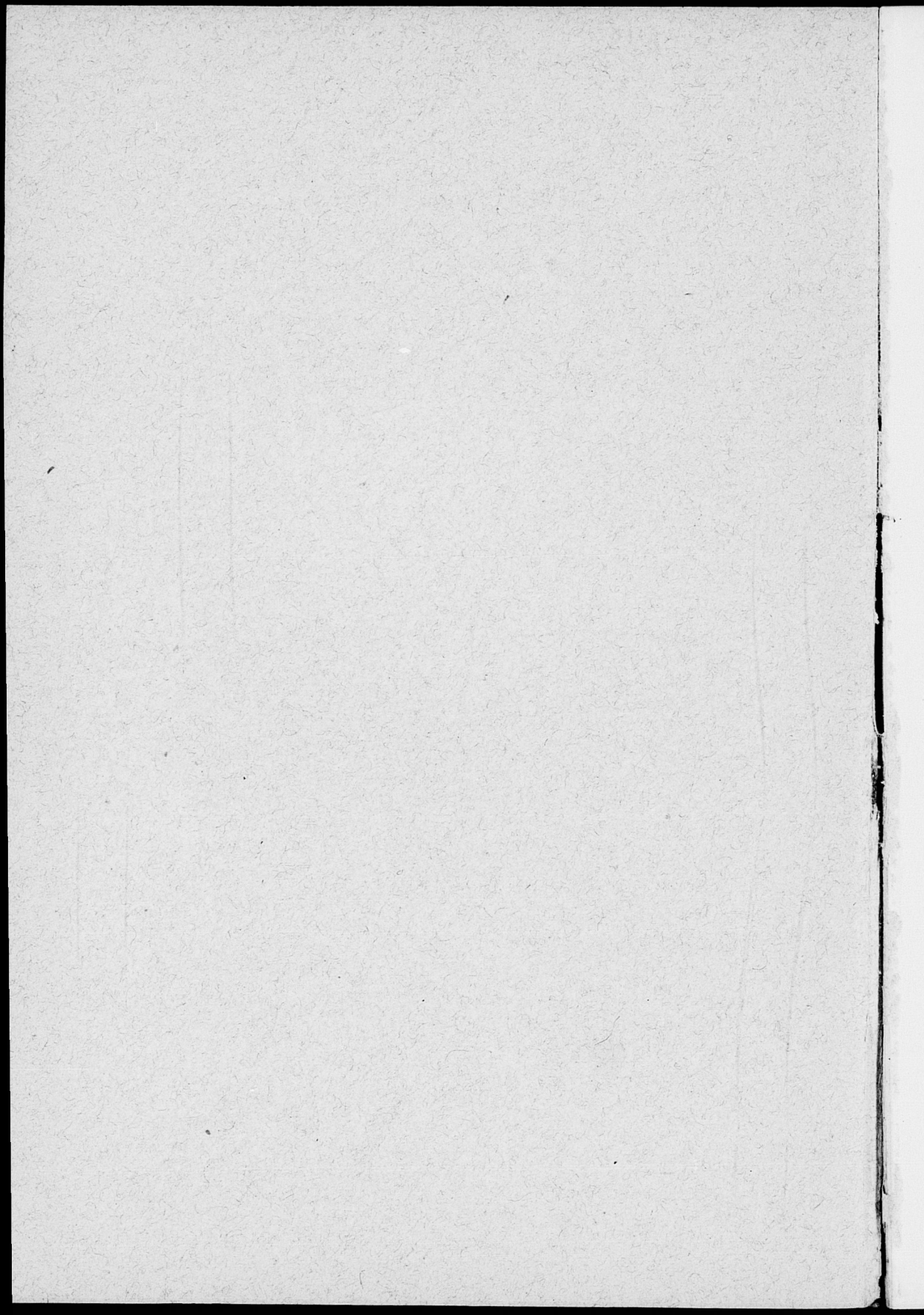
„No, no; when fortune means to men most good,
She looks upon them with a threatening eye!”

SHAKESPEARE, *King John*.



GRONINGEN. — P. NOORDHOFF. — 1881.

f 0,65.



SCHEEPVAART-ENQUÊTE.

BIBLIOTHEEK UNIVERSITEIT UTRECHT



2975 578 6

SCHEEPVAART-ENQUÊTE.

DE VORMING ONZER ZEELIEDEN

MET BETREKKING TOT

ONZE SCHEEPVAART.

EEN BEROEP OP HET NEDERLANDSCHE VOLK,

DOOR

J. H. ROVERS,

Oud-koopvaardijkapitein, Expert van het Bureau Véritas.

GRONINGEN. — P. NOORDHOFF. — 1881.

Gedrukt bij J. L. SCHIERBEEK, Groningen.

Aan het Nederlandsche volk!

Wij komen nogmaals Uwe welwillende aandacht inroepen voor een onderwerp zóó gewichtig, als de hervormingen door de Commissie van Enquête voorgesteld. Door de ruime wijze toch waarop zij hare taak opnam, hebben hare zeventien conclusiën niet uitsluitend de belangen onzer koopvaardijvloot op het oog, maar omvatten deze al datgene, wat onze handel en scheepvaart zóó zeer behoeven om zich te handhaven en te ontwikkelen in deze tijden van scherpe mededinging. God het hier nu de vraag U aangenaam bezig te houden, dan voorzeker zouden wij, overtuigd van onze zwakke krachten, wilseljk die taak aan anderen overlaten en liever op den achtergrond blijven. Maar aan de ontwikkeling van handel en scheepvaart is de toekomst van het Vaderland ten nauwste verbonden. Nederland dankte eenmaal aan beider zegeningen zijn opkomst en zijn bloei, en altijd behooren zij te blijven de twee hechtste grondslagen, waarop het gebouw van onze nationale welvaart dient opgetrokken te worden. Is een zekeren schroom aan de eene zijde ten volle gerechtvaardigd door het bewustzijn van maar al te zeer beneden onze taak en het belangrijke onderwerp te blijven, van den anderen kant legt het aan den staatsburger, wien het geluk, het welzijn van zijn volk en de grootheid van zijn land innig ter harte gaan, den duren plicht op, vrij en frank zijne stem te verheffen wanneer 's Lands toekomst wordt in gevaar gebracht; wanneer die reeds zes jaren geleden zóó dringend noodig geoordeelde hervormingen niet met voortvarendheid, met kracht worden ingevoerd. Zoo wij onverhoopt de gevoelens van sommigen Uwer mochten kwetsen, wilt dan een verontschuldiging zoeken in het: „wien veel lief heeft, kan veel vergeven worden.”

Gedrukt bij J. L. SCHIERBEEK, Groningen.

Aan het Nederlandsche volk !

Wij komen nogmaals Uwe welwillende aandacht inroepen voor een onderwerp zóó gewichtig, als de hervormingen door de Commissie van Enquête voorgesteld. Door de ruime wijze toch waarop zij hare taak opnam, hebben hare zeventien conclusiën niet uitsluitend de belangen onzer koopvaardijvloot op het oog, maar omvatten deze al datgene, wat onze handel en scheepvaart zóó zeer behoeven om zich te handhaven en te ontwikkelen in deze tijden van scherpe mededinging. God het hier nu de vraag U aangenaam bezig te houden, dan voorzeker zouden wij, overtuigd van onze zwakke krachten, wisselijk die taak aan anderen overlaten en liever op den achtergrond blijven. Maar aan de ontwikkeling van handel en scheepvaart is de toekomst van het Vaderland ten nauwste verbonden. Nederland dankte eenmaal aan beider zegeningen zijn opkomst en zijn bloei, en altijd behooren zij te blijven de twee hechtste grondslagen, waarop het gebouw van onze nationale welvaart dient opgetrokken te worden. Is een zekeren schroom aan de eene zijde ten volle gerechtvaardigd door het bewustzijn van maar al te zeer beneden onze taak en het belangrijke onderwerp te blijven, van den anderen kant legt het aan den staatsburger, wien het geluk, het welzijn van zijn volk en de grootheid van zijn land innig ter harte gaan, den duren plicht op, vrij en frank zijne stem te verheffen wanneer 's Lands toekomst wordt in gevaar gebracht; wanneer die reeds zes jaren geleden zóó dringend noodig geoordeelde hervormingen niet met voortvarendheid, met kracht worden ingevoerd. Zoo wij onverhoopt de gevoelens van sommigen Uwer mochten kwetsen, wilt dan een verontschuldiging zoeken in het: „wien veel lief heeft, kan veel vergeven worden.”

Op het initiatief van twee harer leden besloot de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op den 3^{den} Maart 1874, tot het houden eener parlementaire Enquête omtrent den toestand der Nederlandsche koopvaardijvloot. De Commissie uit haar midden, aan wie deze taak opgedragen werd, hoorde 83 deskundigen, hiertoe aanbevolen door de verschillende Kamers van Koophandel als mannen, zich krachtens hun werkkring, op allerlei handels- en scheepvaartkundig gebied bewegende en door een rijpe ervaring, in alle opzichten tot het uitbrengen van een grondig oordeel bevoegd. Aan alle Kamers van Koophandel werden de vragen, door de Commissie gesteld, ter beantwoording toegezonden. Twintig van deze dienden meer of minder uitvoerige stukken in, terwijl van wege de verschillende Ministeriële Departementen, vooral door dat van Buitenlandsche Zaken, een rijken schat van gegevens aan de Commissie verstrekt werd. Ieder belangstellende in het gewichtige onderwerp stond het bovendien als staatsburger vrij, der Commissie allerlei schriftelijke mededeelingen in te zenden.

Op den 17^{den} Maart 1875 reeds, legde zij haar waar en kernachtig verslag met de getuigenverhooren en andere ingekomen bescheiden aan de Tweede Kamer over, terwijl zij ten slotte de zeventien bekende maatregelen éénstemmig, als gebiedend noodzakelijk, voorstelde.

Éénstemmig! ondanks de overigens zéér uiteenlopende staatkundige richting der leden: een bewijs te meer voor de innige overtuiging, die er overal onder de zaakkundigen in den lande heerschte omtrent de urgentie der voorgestelde hervormingen. En zéér te recht! Want een droevig feit trad boven alles helder en krachtig uit het gehouden onderzoek te voorschijn: de onverantwoordelijke wijze waarop door de verschillende Regeeringen sedert koning Willem I, onze handels- en scheepvaartbelangen zóó schromelijk verwaarloosd werden.

De Commissie cursiveert dan ook in haar verslag de woorden: „Aan maatregelen van regeeringswege genomen, was deze treurige toestand voor een goed deel te wijten.”¹⁾ Door den stouten greep van Koning Willem I: de oprichting der Nederlandsche Handelmaatschappij in 1824; door de invoering van het cultuur- en consignatie-stelsel in 1830; door de hooge differentiëele uitvoerrechten in onze Indische bezittingen en door de premiën aan den scheepsbouw verleend, slaagde men er wel in een oogenschijnlijk bloeiende, maar zéér eenzijdige handel en scheepvaart, op kunstmatige wijze te scheppen. Men bleef zich echter aan den ouden sleur vastklampen, toen de oorzaken, waardoor die instellingen in het leven geroepen werden, verdwenen waren. Zoodra het ziekelijke stelsel van bescherming gaandeweg plaats maakte voor de gezonde beginselen van den vrijen handel, ging alles dan ook even spoedig weêr kwijnen. Wel werden er veel voorrechten en belemmeringen opgeheven, maar de Regeering bleef achterwege met de hervormingen, die hiermede gepaard dienden te gaan. Om zich in de vrije concurrentie met alle volken te kunnen handhaven, sterker nog! om zooals het ons, als waardige afstammelingen van een groot voorgelacht betaamt, anderen den loef af te steken en in dien algemeenen wedstrijd op 't gebied van handel en scheepvaart, landbouw en nijverheid, meester te blijven van het slagveld, daardoor tevens de zedelijke, de geestelijke, de stoffelijke krachten van het volk tot den hoogst mogelijken trap van ontwikkeling opvoerende, wordt nog iets anders vereischt dan bloote afschaffing van het bestaande. Opbouwen en hervormen is daarvoor een gebiedende eisch!

Het vervangen van het stelsel van protectie door het vrij-handelsstelsel, brengt als een noodzakelijk complement, als een onmisbare aanvulling mede, dat het volk door de Regeering in de gelegenheid gesteld worde de vereischte ontwikkeling en de noodige kundigheden, zoowel door uitstekend professioneel als universeel onderwijs, op te doen, teneinde zich in den levensstrijd te kunnen staande houden; het vereischt de opheffing van alle belemmeringen, die de verschillende takken der volks-

¹⁾ Zie pag. 17.

nijverheid in den ruimsten zin, kunstmatig in hunnen bloei verhinderen; het tot stand brengen van alle openbare werken en inrichtingen ter bevordering van een zoo goedkoop mogelijk, zoo snel mogelijk en zoo veelzijdig mogelijk handels- en scheepvaartverkeer. Waar zulks, zooals bij ons, door de Regeering verwaarloosd wordt, ontaardt het vrijhandelsstelsel als in een strijd tusschen een bende van top tot teen gewapende mannen en één ongewapende. Wie van allen het onderspit zal delven is onnoodig te zeggen. Ziedaar, in korte woorden, den toestand geschetst, zooals die door de Enquête aan het licht gebracht werd.

Wij stelden in 1874, en thans nog, in dezen onderlingen wedstrijd, den weerloozen man voor, terwijl de mededingende volken, tot aan de tanden gewapend, ons om het zeerst aan alle kanten bespringen. Men kenschetste ons dan ook nog verleden jaar, trouwens zéér ten onrechte den tijdelijken voor den altijddurenden toestand aannemende, als: „Une nation éteinte"! Een dood volk!

Even als de roode draad door het touwwerk der Engelsche kroon, loopt door de geheele Enquête één en dezelfde beschuldiging: de Regeering kon alleen het bestaande afschaffen; zij wist nòch te hervormen, nòch op te bouwen. Haar vonnis was in drie woorden geveld: nalatig, zorgeloos, onkundig!¹⁾

De zonderlinge wijze, waarop de taak der overheid in Nederland uitgeoefend werd, werkte tot die ellendige staatkunde krachtig mede. Het scheen niet de vraag te gelden onze volksnijverheid te doen bloeien en voortdurend te ontwikkelen, maar veeleer de wijze, waarop zij het spoedigst en het zekerst geknakt kon worden. Aan zes Departementen van Algemeen Bestuur, bijvoorbeeld, was, als aan even zoo vele liefdelooze stiefmoeders, de staatszorg in zake handel en scheepvaart opgedragen. Elk dezer was slechts verantwoordelijk voor een klein deel, geen enkel daarentegen voor het geheel.

Volslagen gebrek aan de zoo hoog noodige samenwerking leidde dan ook tot de grootst mogelijke verwaarloozing van alle handels- en scheepvaartbelangen. Tot onvoldoende wetge-

¹⁾ Zie Enquête: o. a. H. MULLER SZN., Getuigenverhooren, pag. 276.

ving en slecht onderwijs. Invoerrechten op de ruwe en verwerkte grondstoffen bleven voortdurend den nationalen scheepsbouw drukken, terwijl buitenlandsche schepen reeds na 1869 zonder eenig recht ingevoerd mochten worden. Door het stelsel van protectie werd de Nederlandsche handel als 't ware gedwongen zich uitsluitend tot onze Koloniën te bepalen. De beurtvaart op Java en slechte tonnewetten werkten een minder goeden vorm, gebrekkig zeilvermogen en onvoldoende afmetingen der schepen in de hand, en waren, in verband met drukkende rechten en vele formaliteiten, even zoovele belemmeringen voor den bloei der scheepvaart. Een instelling tot onderzoek der zeerampen ontbrak ten eenenmale. Het Loods- en Consulaatwezen waren slecht geregeld en drukten handel en zeevaart door te hooge onkosten. Onze waterwegen, zoowel naar zee als naar het binnenland, beantwoordden in geen enkel opzicht aan de behoeften van het vervoer. Onze zeehavens en koopsteden ontbrak het aan de noodwendigste inrichtingen voor het laden, het lossen en repareren der schepen; het opslaan der goederen. Een enkele spoorwegmaatschappij werkte geruimen tijd door te hooge tarieven niet krachtig mede tot bevordering van het verkeer en sedert wij een meer uitgebreid, maar nog altijd onvoldoend spoorwegnet bezitten, maakt een slecht exploitatie-contract den spoorweg-exploitant, wiens belangen innig verbonden moesten zijn met de uitbreiding van het verkeer, tot den grootsten vijand daarvan. Gebrekkige vaarwaters en hooge rechten belemmerden de binnen- en stoomvaart op onze rivieren. En bij dit alles kwam nog een uiterst slecht, zeer ongelijk drukkend en hoogst onbillijk belastingstelsel met in- en uitvoerrechten.

Maar niet alléén de Regeering mag aansprakelijk gesteld worden voor dezen ellendigen toestand.

De Staten-Generaal met den plicht en de macht om haar te controleeren en in het goede spoor te houden, zijn evenzeer schuldig. Zij toch keurden de gevolgde staatkunde goed. Een schrede verder gaande, komen wij tot de kiezers, die het hoofdaandeel in de verantwoordelijkheid dragen, door altijd weér opnieuw afgevaardigden naar de Kamers te zenden, die dergelijk zorgeloos en onkundig regeeringsbeleid huldigden.

En ten slotte afdalende tot het volk achter de kiezers, de politiek onmondigen of liever uitgestootenen, gaat het ook voor deze niet aan zich van allen blaam te vrijwaren. Door hun lijdelijk berusten in de wederrechtelijke, op geen enkelen grond hoegenaamd ook, gerechtvaardigde uitsluiting van het meerendeel der burgers van het kiesrecht, zijn zij mede oorzaak, dat die bekrompen en lichtzinnige staatkunde mogelijk werd.

Men mag dan ook met het volste recht beweren, dat ieder volk geregeerd wordt, zooals het verdient. Kan het zich niet met het gevolgde regeeringsbeleid vereenigen, welnu! het bezit de macht dit te wijzigen. In geen enkelen constitutioneelen staat, sterker nog! zelfs niet daar waar het meest absolute despotisme heerscht, is een Regeering tegen den ernstigen en met kracht geopenbaarden volkswil bestand en moet zij altijd eindigen zich naar de openbare meening te voegen op straffe van een revolutie uit te lokken.

Onze groote voorvaderen, met „den Zwijger” aan het hoofd, wisten dat uitmuntend en toonden die leer in krachtige daden te durven huldigen!

In de zeventien voorstellen nu der Commissie van Enquête, vinden wij den weg aangewezen, waarop de Regeering door de krachtige pressie van het Nederlandsche volk moet gedwongen worden zich ernstig en zonder dralen voorwaarts te bewegen.

Werden sommige hoogst nuttige maatregelen, zij het dan ook schoorvoetend, reeds geheel of ten deele ingevoerd, de meeste en de gewichtigste bleven steeds achterwege.

Het komt ons minder verkieslijk voor al die punten in eens te behandelen. Een keuze is daarom noodig en zij valt, overigens zeer natuurlijk, op een paar van de meest ingrijpende, die dan ook in de laatste tijden meermalen ter sprake gebracht werden: ons zeevaartkundig onderwijs, de praktische vorming onzer zeelieden en de wijziging van de wet op de nationale militie voor zeevarenden, in verband met onze scheepvaart.¹⁾

¹⁾ Zie het flinke adres aan Z. M. den Koning door het Hoofdbestuur der Maatschappij tot nut van 't algemeen. *Handelsblad*, 26 Nov. 1880. „*Tijdschrift van Nijverheid*”, Sept. 1880. Handelingen Nijverheids-Congres te Groningen, gehouden van 13—15 Juli 1880.

De mensch toch blijft altijd hoofdzaak! Zoo ook hangt van onze zeelieden zelven, de toekomst der scheepvaart onder Nederlandsche vlag, in de eerste plaats af. Zoolang deze in algemeene ontwikkeling, hetzij théoretisch, hetzij praktisch, achterstaan bij die van andere volken, zullen wij in den scherpsten onderlingen wedstrijd, steeds gedoemd blijven het onderspit te delven.

Het zij ons vergund vooraf het algemeene standpunt, bij deze beschouwingen ingenomen, even aan te stippen: het zeevaartkundig onderwijs, zoo théoretisch als praktisch, is een middel om de scheepvaart te doen bloeien, terwijl deze op hare beurt, met al de overige takken der volksnijverheid in den ruimsten zin — handel, landbouw, industrie, — allen te zamen maar één geheel uitmaken en slechts één doel hebben: de vervulling der maatschappelijke behoeften. Allen bezitten dus ook gelijke rechten op de ernstige zorgen der overheid.

Het onmiddellijke gevolg van dit standpunt is, dat de maatregelen voorgesteld tot verbetering van dit onderwijs, getoetst worden aan de vraag: Welken invloed zullen zij op onze scheepvaart uitoefenen?

Die uiteenzetting komt ons noodig voor door de ervaring, dat het onderwijzend personeel, met een overigens zéér verklaarbare en zéér prijzenswaardige liefde voor zijn schoonen en nuttigen werkring, somtijds geneigd is dit standpunt om te keeren en het onderwijs als doel te beschouwen, zonder zich altijd genoegzaam rekenschap te geven van de gevolgen, die de middelen tot verbetering aangewezen, voor de zeevaart zullen hebben. Daardoor toch zouden schokken kunnen ontstaan, die door een wijs beleid zooveel mogelijk vermeden dienen te worden.

Een voorbeeld hiervan vinden wij al dadelijk in het verplicht examen voor stuurlieden. Wij zijn krachtige voorstanders van dezen hoogst noodzakelijken maatregel, maar de invoering daarvan zou alleen het gevolg mogen wezen van een reeds gedurende eenigen tijd gewerkt hebbend verbeterd zeevaartkundig onderwijs en dan met een geleidelijken overgang moeten plaats vinden.

Hij zou geen terugwerkende kracht mogen bezitten en dus niet van toepassing moeten zijn op hen, die reeds voor de invoering in denzelfden rang gevaren hadden. Daar bijna alle stuurlieden of aspiranten geneigd zijn nu reeds een diploma te behalen, ontstaat er door de instelling van het Rijksprogramma voor de examens met eenigszins verhoogde eischen, bij Koninklijk Besluit van 5 Mei 1877 en door de benoeming eener enkele Rijkscommissie voor het examineeren, op 2 Januari 1878, bereids langzamerhand een zekere schaarschte aan koopvaardij-officieren, die, om later te melden redenen, niet anders dan zéér heilzaam voor de toekomst werken kan.

Maar door de plotselinge invoering van het verplicht examen, zonder een reeds behoorlijk werkend verbeterd onderwijs en een geleidelijken overgang, zou die heilzame beperking tot een volslagen gebrek kunnen overslaan, waarvan onze scheepvaart de hoogst nadeelige terugwerking zou ondervinden. Ging men nu eerst tot de instelling van een verplicht examen over, zooals sommige voorstanders, die het onderwijs meer als doel beschouwen, aanraden, dan ware dit zéér zeker wel den kortsten weg om tot een organisatie der zeevaartscholen te geraken. Door de stagnatie in de scheepvaart, die er wellicht uit voortsproot, zou de Regeering verplicht zijn, op straffe van haar nog meer dan thans te laten verloopen, de verbetering van het zeevaartkundig onderwijs krachtig ter hand te nemen. De invoering, regeling en goede werking vereischen echter steeds eenigen tijd en intusschen zou men de algemeene belangen, door de belemmering in het uitrusten van schepen zéér benadeelen, hetgeen in hooge mate strijdig is met een wijze staatkunde.

De houding door de tegenwoordige Regeering aangenomen, toen, bij de wijziging van de Wet omtrent de huishouding en tucht op koopvaardij-schepen, deze maatregel ter sprake gebracht werd, verdient dan ook volle instemming. In de Memorie van Beantwoording zeide zij: „De vraag in hoever de bevoegdheid om als schipper, stuurman of machinist op een Nederlandsch schip te varen van eene bepaalde toelating van staatswege, na afgelegd examen, zal worden afhankelijk gemaakt, zal eerst kunnen worden overwogen — beter: beslist — wanneer het

zeevaartkundig onderwijs vooraf op behoorlijken voet zal zijn geregeld." 1)

Uitstekend antwoord! maar dat tevens aan haar den duren plicht oplegt niet langer te talmen en die behoorlijke regeling met kracht tot stand te brengen. Zonderling! Waar het onthouding geldt, weet de Regeering steeds het juiste standpunt in te nemen. Waarom, helaas! ook niet eens een enkelen keer dáár, waar krachtig gehandeld moet worden?

Trouwens onthouding is de gemakkelijkste en duurzaamste weg voor een lang ministeriëel leven, en daarom in vele zaken een immer welkom bondgenoot!

Een ander voorbeeld zien wij in een maatregel, die reeds ingevoerd werd. De gewijzigde wet omtrent de tucht op koopvaarders van November 1879, stelt onder anderen ook strenge straffen op onkunde, terwijl de gelegenheid om zich die kennis eigen te maken niet in voldoende mate voor de zeelieden bestaat. Gepaard met goed zeevaartkundig onderwijs, is het een zeer noodzakelijke verbetering; door de ontbreking echter van zijn complement blijft het slechts een halve maatregel en het nadeel van alle halve maatregelen is, dat zij gewoonlijk niet uitgevoerd worden. De Raad van Tucht, overtuigd van den slechten toestand van ons zeevaartkundig onderwijs, zal huiverig zijn de wet flink toe te passen. De wijze van aanklacht is bovendien slecht geregeld. Er bestaat toch geen enkelen waarborg, dat eenige zeeramp voor den Raad aanhangig gemaakt zal worden. 2) Hiermede verdwijnt tevens haar grootste nut, want de zekerheid, dat naar alle zeerampen een streng staatsonderzoek zal plaats hebben met eventueele straffen in het verschiet, werkt naar de algemeene ervaring, nog heilzamer dan het onderzoek en de straffen zelven. De wijsbegeerte van het recht verkondigt deze groote waarheid en het beginsel werd onlangs nog, zeer menschkundig, in onze nieuwe strafwetgeving gehuldigd. Het houdt terug van de misdrijven en zal dus even-

1) Zie Handelingen Staten-Generaal, 1879—1880.

De Economist, Nov. 1880: Tucht op de Koopvaardij-schepen.

2) Zie art. 25 C. Gewijzigde wet omtrent de tucht op koopvaardij-schepen.

eens vele zeerampen voorkomen, waarin dan ook zijn grootste aanbeveling ligt opgesloten.¹⁾ En juist die zekerheid van een onderzoek door deskundigen ontbreekt weder bij ons ten eenenmale!

Maar ter zake!

Het zeevaartkundig onderwijs wordt in de meeste havensteden vanwege de gemeente of door particulieren, met of zonder subsidie van het Rijk, de Provincie, de Gemeente of bijzondere instellingen gegeven.

Door een zorgeloosheid en lichtzinnigheid, die in de hoogste mate de ergernis van alle belangstellenden opwekt, werd bij de regeling van het middelbaar onderwijs, in 1863, het zeevaartkundig onderwijs volmaakt verwaarloosd.

Met eenige regelen roert de wet de vereischten voor het geven van dit onderwijs, als ter loops, vluchtig aan en maakte de Regeering, zich ouder gewoonte, op meer gemakkelijke dan waardige wijze, bij de Memorie van Toelichting, van de zaak af met de verdichte bewering: „Dat de hulp van den staat voor de zeevaartscholen, voor als nog als overbodig mocht worden beschouwd.”²⁾ Evenzoo ging het de Handelsscholen!

En hiermede werd het onderwerp den doofpot ingestopt! Ziedaar een staaltje van de moderne Nederlandsche staatsmanswijsheid of anders gezegd: de struisvogelpolitiek!

Hoe dit zonderlinge verschijnsel te verklaren?

Meenden de hooge staatsmachten misschien, dat de zorg voor het professioneele onderwijs niet tot de taak der overheid behoort?

Maar waarom dan wel dat voor de aanstaande advocaten, geneesheeren, chirurgen, doctoren in letteren, in philosophie, in

¹⁾ Zie o. a. MONTESQUIEU, *Oeuvres complètes* 1859, T. 1. De l'esprit des lois. Chap. XII: De la puissance des peines, pag. 73.

BECCARIA, *Des délits et des peines*, 1856, § XX: Que le châtement doit être inévitable, pag. 121.

BARNI, *La morale dans la démocratie*, 1868: La pénalité, pag. 192 *Handelingen Staten-Generaal*, Strafwetboek 1880—1881.

²⁾ Dr. D. J. STEYN PARVÉ, *De wet op het middelbaar onderwijs*, 1863, pag. 74.

théologie aan de Rijksuniversiteiten; voor de ingenieurs aan de Polytechnische school; voor de kunstenaars aan de Rijksacademie van Beeldende kunsten; voor de veeartsen aan de Rijksveeartsenijschool; voor de landbouwers aan de Rijkslandbouwschool?

Met den besten wil der wereld is het niet mogelijk een leidende gedachte in de oefening dier staatszorg te ontdekken.

De Commissie van Enquête zegt dan ook zéér te recht in haar verslag: „Of alle de in die verschillende betrekkingen geplaatste personen — gezagvoerders, stuurlieden, machinisten — van wier kennis de toekomst der scheepvaart onder Nederlandsche vlag afhangt, geregelde opleiding genoten, hing tot dus verre grootendeels van het toeval af.”¹⁾

Toeval! Ellendig woord! Het tegenovergestelde van wijs beleid, dat de in ons land heerschende staatkunde volmaakt kenschetst!

Ernstiger beschuldiging kon er wel niet tegen de Regeering ingebracht worden. In plaats van den duren plicht, haar opgelegd in art. 194 onzer Grondwet, trouw te volbrengen, vond zij het veel gemakkelijker en veel goedkooper Gods water over Gods akker te laten loopen en hare handen te wasschen in onschuld. De Staten-Generaal met den plicht en de macht tot contrôle, bekreunden er zich nog veel minder om. Beiden kenden, zooals gewoonlijk, geen ander ideaal van staatszorg dan het traditioneele: „overwegen” „afwachten” en het jammerlijke „niets doen”!

Hoe treurig steekt die handelwijze af bij de aanhoudende en ernstige zorgen, die in alle andere zeevarende landen zonder onderscheid, aan het onderwijs voor dezen belangrijken tak van volksnijverheid worden besteed. Wat het zeevaartkundig onderwijs betreft, verkeerden wij dan ook in een toestand van regeeringloosheid: een anarchie, die het hart van den nihilist krachtiger zou doen kloppen van genot en sympathie. Een toestand, die te grooter verwondering baren moet door het feit, dat Nederland éénmaal aan handel en scheepvaart zijn opkomst en zijn bloei te danken had en daarin nog altijd de rijkste bronnen

¹⁾ Zie pag. 26.

vinden kan voor de ontwikkeling zijner nationale welvaart. Wanneer wij nu daarbij in aanmerking nemen met welk een milde hand de Regeering in 1863 Hoogere Burgerscholen stichtte of subsidiën toekende aan die, welke door de Gemeenten opgericht werden; wanneer wij ons herinneren hoe vrijgevig zij zelfs te werk ging bij de invoering van de nieuwe wet op het Hooger onderwijs; hoe wij thans weêr aan den vooravond staan van belangrijke uitgaven voor het Lager onderwijs, alles ongetwijfeld òf zeer nuttig òf hoogst noodzakelijk, dan heeft men toch het volste recht te klagen over de schromelijke verwaarloozing van al onze bronnen van volkswelvaart!

Waarom bij het Hooger onderwijs, bijvoorbeeld, het nuttige betracht, terwijl het noodzakelijke aan dat voor handel en scheepvaart, landbouw en nijverheid onthouden wordt? Wij tellen in Nederland thans drie Rijksuniversiteiten, een gemeentelijke en een vrije universiteit, terwijl de scholen voor alle takken der volksnijverheid òf geheel ontbreken, òf op de karigste wijze, als van den arme bedeed, ingericht zijn!¹⁾

Alsof men ons tot een volk van professoren, predikanten, advocaten, doctoren, filosofen vormen wil!

Maar waar moeten dan de productieve mannen, in streng economischen zin, van daan komen?

Wij zijn waarlijk, ondanks vele deugden, nog in meer dan één opzicht „de Chineezers van Europa”!

Wij stellen genoeg vertrouwen in de financiële toekomst van ons land, in de levenskracht van ons volk om zelfs het nuttige wenschelijk te achten, maar nimmer ten koste van het noodzakelijke!

Bekommerden zich dus nòch de Regeering, nòch de Staten-Generaal om het zeevaarkundig onderwijs, eveneens ging het met de waarborgen voor bekwaamheid, en moest ook hierin, zoo goed en zoo kwaad mogelijk, op andere wijze voorzien worden. In alle andere landen vindt men die in verplichte examina en een toelating van staatswege door middel van een

¹⁾ Zie o. a. Rapport der Rijkscommissie tot het instellen van een onderzoek naar den toestand der Nederlandsche kunstnijverheid, 1878, p. 84.

certificaat of brevet, dat door de Regeering geschorst of ingetrokken kan worden bij plichtverzuim of onkunde. Bij ons ontbrak dit alles tot zéér onlangs ten eenen male, terwijl het bestaande, uit gebrek aan een behoorlijke regeling, grootendeels nutteloos is.

In 1855 stelde men in onze voornaamste koopsteden gemeentelijke commissiën in voor het examineeren van varenslieden, die, hoewel allen ongeveer een zelfde vaag omschreven programma volgende, toch bij een volledig gebrek aan alle eenheid in de grenzen en den maatstaf der beoordeeling, niet het nut gesticht hebben, dat men van dien maatregel verwacht had. De eischen der verschillende commissiën liepen zóó uiteen, dat afgewezen kandidaten door de eene zich meermalen naar een andere begaven en daar met glans het verlangde diploma behaalden. Het kwam er maar op aan in den kortst mogelijken tijd zulk een bewijs van bekwaamheid machtig te worden! In de steden waar de minst eischende commissiën zetelden, tierden de zeevaartscholen dan ook gewoonlijk zeer welig.

Bij het groote gebrek aan gelden kon men zich op de meeste plaatsen nòch de onderwijskrachten, nòch de hulpmiddelen verschaffen, die op een goed ingerichte zeevaartschool moeten aanwezig zijn. Daar er overigens volstrekt geen algemeene regeling van deze bestaat, geene of althans onvoldoende eischen om tot de lessen toegelaten te worden, zoo kan er van behoorlijk klassikaal onderwijs geen sprake zijn. Door het ongeregelde komen en gaan der leerlingen; door het korte verblijf op de scholen, meestal uit gebrek aan de noodige middelen, mist men een geregelden cursus, terwijl het tevens den meesten aspiranten aan de noodigste voorbereidende kennis, vooral der wiskunde, de basis van alle zeevaartkundig onderwijs, ontbreekt, om met vrucht de lessen in de zeevaartkunde te kunnen volgen. Dat het onderwijs zoodoende in den regel ontaarden moet in een africhten der leerlingen, om met goed gevolg het examen af te leggen, ligt voor de hand. Lust tot verdere studie en ontwikkeling, zóózeer noodzakelijk om zich tot kundige zeelieden te vormen, kan op die wijze onmogelijk bestaan.

Die treurige toestand gaf aanleiding, dat de Nederlandsche maatschappij ter bevordering van nijverheid in 1873, een com-

missie van drie met de scheepvaart bekende mannen benoemde, om de middelen tot verbetering van het zeevaarkundig onderwijs aan te geven. De resultaten hiervan werden neêrgelegd in het adres door het Hoofdbestuur in 1874, aan Z. M. den Koning gericht.¹⁾ De geest die er in doorstraalde was uitmuntend en praktisch. Een wezenlijke weldaad zou het voor ons land geweest zijn, wanneer er krachtige uitvoering aan dit verzoek ware gegeven.

Intusschen, het ijs was gebroken!

De Commissie van Enquête hamerde in haar verslag op hetzelfde aanbeeld en drong ernstig aan op verbetering, of liever gezegd, op invoering van professioneel onderwijs voor scheepsbouwmeesters, bazen en werklieden op de timmerwerven; voor kapiteins, stuurlieden en machinisten op de koopvaardijvloot. Nog lang talmdde de Regeering eer zij iets van zich hooren liet. In Mei 1877 eindelijk, werd bij Koninklijk besluit een programma voor de examens van stuurlieden vastgesteld, in Januari 1878 gevolgd door de zoo lang gevraagde benoeming eener Rijks-Commissie voor het examineeren. De uitslag der examens was droevig, zooals trouwens verwacht kon worden. In 1878 examineerde zij 92 candidaten. Hiervan werden afgewezen 17 in de théorie en 39 in de praktijk, te zamen 56 of 61 pct. In 1879 bedroeg het getal geëxamineerden 78, waarvan afgewezen 16 in de théorie en 32 in het praktische gedeelte, te zamen 48 of 62 pct. Deze cijfers zijn welsprekender dan de beste vertoogen! Bij een strenge toepassing van het programma zouden zij belangrijk gestegen en dus het aantal geslaagde candidaten nog veel geringer geweest zijn.

Het was dan ook haast overbodig, dat de Commissie in hare jaarlijksche verslagen aan den Minister meêdeelde, dat het zeevaarkundig onderwijs hier te lande, zeer veel te wenschen overlaat en dat in gebrek aan de noodige voorbereidende kennis der reken-, stel- en meetkunde, voor een groot deel de oorzaak dier treurige uitkomst, wat het théoretische gedeelte althans betreft, te vinden is.

¹⁾ Tijdschrift van Nijverheid. Handelingen 37ste algemeene vergadering en van het 18de Nijverheidscongres, 1874, pag. 23 en bijl. E.

Wanneer wij nu de programma's der overige zeevarende volken met het onze vergelijken, zoo blijkt, dat de Engelschen alleen lagere, maar dan ook verplichte eischen stellen. Men heeft daar echter een hooger opgevoerd facultatief, buitengewoon kapiteins-examen, dat door alle meer ontwikkelden afgelegd wordt en vrij wel met het onze voor 1^{sten} stuurman overeenstemt, terwijl de strekking bestaat alle examens gaandeweg te verzwaren. Frankrijk, Duitschland, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Italië, Oostenrijk, Rusland, Spanje, Portugal en België stellen of hogere of weinig uiteenlopende, verplichte eischen. Deze landen bezitten dan ook trouwens allen rijksinstellingen met een geregelden cursus, gewoonlijk van 2 en 3 jaren, zoodanig ingericht, dat de eindexamens juist de programma's vormen voor de verschillende diploma's.¹⁾

Het thans bij ons vigeerende regeeringsprogramma, in hoofdzaak vastgesteld overeenkomstig de wenschen der Vereeniging ter bevordering van het zeevaarkundig onderwijs, mag dan ook met eenige wijziging in het praktisch gedeelte, waarover later, beschouwd worden als te voldoen aan de eischen des tijds.²⁾ Zéér te recht vergt dit het geheele wiskundige gedeelte voor de 3^{de} stuurlieden, met opgaande eischen in de professioneele vakken: zeevaarkunde, handels- en rechtskennis en zeemanschap, voor de hogere rangen. Want aangezien wiskunde den grondslag vormt der stuurmanskunst, zoo behoort bij het lichtste examen de noodige kennis hiervan reeds

1) Zie Notice of examinations of masters and mates and engineers, 1868. Décret concernant l'admission au Commandement des batiments du commerce etc., 1876.

Sammlung der Deutsche Seeschiffahrtgesetze, 1874.

Sjölagen med anmärkningar etc., 1874.

Lov om Sonoeringen. Lov om Styrmandsexamen, 1869.

Istituti e scuole per la marina mercantile, 1875.

Regolamento provvisorio per gli esami degli aspiranti alla qualifica di Tenente e de Capitano mercantile etc., 1871.

Reglement pour les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende 1868.

Spanje, Portugal. Particuliere berichten, 1876.

2) Staatsblad n^o. 98, 1877.

opgedaan te zijn. Een vluchtige herhaling, als waarborg voor het onderhouden van het geleerde, bij de latere examens is voldoende, terwijl dan dieper in het professioneele gedeelte dient doorgedrongen te worden.

Sommige stemmen gingen er op, afgeschrikt door het gering aantal geslaagde kandidaten sedert de benoeming der Rijksc commissie over het te hoog opvoeren der eischen, en zonderling genoeg, zijn het juist deze klagers, die de traktementen der stuurlieden en gezagvoerders te laag vinden en gaarne de *Etats-major* onzer koopvaardij schepen samengesteld zouden zien uit lieden van den deftigen, gegoeden burgerstand. Maar deze heeren willen vereenigen wat uit den aard der zaak onvereinigbaar is. Lage eischen is hetzelfde als lage traktementen en lage traktementen beteekent uitsluiting van de meer ontwikkelden. Bij lage eischen krijgt men een ruimen toevoer van minder kundige officieren, veel aanbod bij geringer vraag, waardoor de gages dalen en steeds gedrukt blijven. Het lage intellectueele gehalte van het personeel doet den overigens zoo manlijken en schoonen werkring in de publieke schatting dalen. Dit is stuitend voor de meer beschaafde zee lieden. Zij kunnen een betere carrière maken, een betere maatschappelijke en financiëele positie aan land veroveren en verlaten daardoor, hoewel gewoonlijk ongaarne, het zeeleven, terwijl de minder ontwikkelden alleen overblijven. Zoo is het bij ons in de laatste jaren gegaan!

Het dikwijls gebruikte argument, dat de scheepvaart geen hogere traktementen geven kan door de scherpe concurrentie is volmaakt ongegrond. Een onkundig of ongeschikt gezagvoerder veroorzaakt zijn reederij op ééne reis somtijds meer schade dan zijn salaris voor 't geheele leven bedraagt; terwijl omgekeerd, de flinke en bekwame zeeman, zijn hogere belooning met woeker vergoed door een beter bestuur, wijzer beheer en verstandiger exploitatie van het schip. Hetzelfde geldt, hoewel niet in die groote mate, voor al het overige personeel aan boord. Daargelaten nog, dat dergelijke winstdervingen in den regel niet voor verzekering vatbaar zijn, verandert dit, zelfs waar zulks wél het geval is, niets aan de zaak. De verzekering toch heft de schade niet op. Zij wordt hierdoor alléén

verplaatst, overgebracht van de reederij naar de assuradeuren, die op hunne beurt, door het vaststellen van hooger premiën, haar weër omslaan over de geheele scheepvaart, zoodat de goeden het met de kwaden moeten ontgelden. Alles werkt zodoende mede om de concurrentie met beter beslagen volken onmogelijk te maken! Bijvoorbeeld: Wij verkoopen in de laatste jaren onze groote schepen voor spotprijzen aan Duitschers en Noren, omdat er, naar beweerd wordt, in deze slechte tijden geen geld meê te verdienen is. Maar de koopers weten beter en lachen ons uit! Zoo deelt de Nederlandsche consul te Charleston — Zuid-Carolina — in zijn laatste jaarsverslag onder anderen mede, terwijl hij de eeuwige beurtvaart op Java sterk afkeurt, dat twee van die zeekasteelen door Hollanders aan Bremers verkocht, thans onder Duitse vlag tusschen Charleston en Bremen varen en dat een dier bodems, metende 1350 registertonnen, den Bremer eigenaars in die vaart jaarlijks 20 pct. uitkeert¹⁾. Wellicht zou men geneigd zijn op Engeland te wijzen, waar met de minst opgevoerde theoretische eischen voor het personeel, de scheepvaart de meest reusachtige vlucht genomen heeft, zoodat hare tonnenmaat — 5.486.666 registertonnen in 1880 — nog 2¹/₂ maal die van het meest nabijkomende land, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, overtreft. Maar daargelaten dat Engeland een verplicht minimum stelt, gebeurde dit ondanks die geringere eischen. De werkelijke oorzaken dezer verbazende ontwikkeling liggen in het Britsche volk zelf: in zijn ondernemingsgeest, zijn voortvarendheid, zijn hartstocht voor de zee. Geheel het tegendeel van ons land, is alles wat tot handel en scheepvaart behoort, er in waarheid nationaal en populair! Met een meer ontwikkeld personeel zou die vlucht dus nog veel grooter geweest zijn en bovendien mag men niet vergeten, dat in geen enkel land zoovele zorgen besteed worden aan de praktische vorming tot zeeman, zoowel van meerderen als van minderen. Die goede praktische vorming behoeft echter niet de minste

¹⁾ Zie Consulaire verslagen 1880.

De Economist, Sept.—Oct. 1880: De Nederlandsche reeders en de katoenhavens.

afbreuk te doen aan de théoretische. Beiden behooren gepaard te gaan en elkander aan te vullen. Ziedaar het ideaal, waarnaar wij krachtig streven moeten!

Overigens bekennen wij gaarne niet de minste waarde te hechten aan al dat geschermd met lieden uit den deftigen, ge-goeden stand, van zoogenaamde fatsoenlijke familie. Niet met de familie, maar met het individu zelf, met het individu uitsluitend hebben wij te maken. Het antwoord dat Generaal LAFAYETTE aan een jong adellijk heer, die onder verwijzing naar al zijne titels op een post aandrong, toevoegde, is ook hier van volle toepassing: „Monsieur, cela ne sera pas un obstacle.” „Mijnheer, dat zal geen hinderpaal zijn.”

Dit beginsel geldt voor de geheele maatschappij en waar het anders is, wijst zulks op ziekelijke toestanden van vroegere tijden.

Denken wij een oogenblik terug aan de twee grootste vlootvoogden, die onze roemrijke Republiek gekend heeft: DE RUYTER, den plebejer en TROMP, den patriciër. De eerste plaats wordt aan den plebejer toegekend! Alle mannen van karakter en van kunde behooren wij hartelijk welkom te heeten, onverschillig uit welke lagen der maatschappij zij voortspruiten! Geldt dit reeds voor alle betrekkingen aan land, in dubbele mate moet zulks voor de zee het geval zijn. Want geen enkele loopbaan eischt zulk een bepaalde roeping, zulk een onverdeelde toewijding en niet ten onrechte zegt het spreekwoord, dat men voor zeeman geboren wordt.

Niets zou dus meer vernietigend op de toekomstige ontwikkeling en den bloei onzer scheepvaart inwerken, dan de hoogere rangen alléén binnen het bereik der deftigen en meer gegoe-den te brengen. De toestand moet daarom zoodanig geregeld worden, door kosteloos onderwijs, door beurzen voor minvermogenen, om het verblijf aan land tijdens de studiën mogelijk te maken, dat alle jongens van aanleg, beziel met die roeping voor het zeeleven, zoowel de armste als de rijkste, dezelfde goede opleiding kunnen genieten. De gebonden krachten, die nu verborgen liggen, zullen dan vrij worden en den roem ter zee van weleer, op ieder gebied, zal het loon zijn voor zulk

een wijze staatkunde. Onze wereldberoemde zeehelden getuigen van dien praktischen geest der groote voorvaderen, getuigen dat dit stelsel, voor zooverre de zee betreft, altijd in onze roemrijke Republiek geheerscht heeft. En was het niet juist hier, dat zij de schoonste lauweren plukte? Schitterden hare zeelieden, plebejers en patriciërs, niet als de meest beroemde der wereld?

Werd Nederland, door welke rampen ook, opnieuw een prooi der woedende golven, waaraan het eenmaal ontwoekerd is, het zou onsterfelijk blijven door zijne zeelieden en schilders. En waren deze laatsten niet weder eveneens „mannen des volks” bij uitnemendheid?!

Moesten wij nu het ideaal ontwerpen voor de opleiding der aanstaande koopvaardijofficieren, dan zouden wij rijkskweekscholen voor de zeevaart in de voornaamste handelsplaatsen en zeehavens van ons land wenschen op te richten. Na een streng admmissie-examen, als waarborg voor het met vrucht volgen der lessen, zouden de knapen op 13-jarigen leeftijd opgenomen worden en voor de groote vaart een geregelden cursus van 3 jaar, voor de kleine vaart een van 2 jaar moeten doorloopen, om de theoretische kundigheden op te doen voor hunne latere vorming tot bekwame zeelieden. De lessen zouden afgewisseld worden door geregelde oefeningen in de gymnastiek, den wapenhandel en het dansen. In de vrije uren des verkiezende ook onderricht in de muziek of andere schoone kunsten. Aan ieder dezer kweekscholen een instructievaartuig — afgekeurd oorlogschip — toe te voegen, waar men de jongens in het manoeuvreeren met de zeilen, met het tuig en in het scheepswerk oefende, terwijl jaarlijks met een kleine zeilbrik een kruistocht van 1 à 2 maanden in de Noordzee of Zuiderzee moest gehouden worden, als inleiding tot het latere zeeleven. Deze rijkskweekscholen voor onvermogende knapen van goeden aanleg toegankelijk te maken door kostelooze opneming of een uitgebreide toepassing van het beurzenstelsel. Den cursus met goed gevolg geëindigd, zouden allen een leertijd van 4 jaren, als „apprentice” voor den mast op een zeilschip moeten doorloopen, een leertijd, dien wij gebiedend noodzakelijk achten voor de praktische vor-

ming tot zeeman. Was deze leertijd volbracht, dan zouden de aspiranten zich — zoo noodig — op deze scholen verder voorbereiden en eerst daarna tot het examen voor 3^{den} stuurman mogen toegelaten worden.

Na een verplichten minimum-vaartijd van één jaar als 3^{den} stuurman of één jaar als matroos, naar verkiezing, maar altijd op een zeilschip, moest men het examen voor 2^{den} stuurman van de groote of kleine vaart mogen afleggen. Om tot het examen voor 1^{sten} stuurman van de groote of kleine vaart te kunnen toegelaten worden, zou ieder candidaat minstens één jaar als 2^{de} stuurman op een zeilschip gevaren moeten hebben. Een kapiteins-examen is onnoodig. De voorzichtigheid gebiedt, dat ieder koopvaardijofficier reeds de noodige kundigheden moet bezitten om den dienst van zijn onmiddellijken supérieur, bij ziekte, overlijden of andere ongelukken, behoorlijk te kunnen verrichten. In verband met dit beginsel zou de wijziging in het praktische gedeelte van het programma, waarover wij reeds spraken, moeten plaats hebben. Bij de eischen voor 3^{den} stuurman dan te voegen: 1^o. Het op- en aftuigen. 2^o. Het manoeuvreeren met een schip in verschillende omstandigheden en 3^o. Het beladen, stuwen en garneren. Bij die voor 2^{den} stuurman het geheele praktische gedeelte, dat thans voor 1^{sten} stuurman gevegd wordt, met uitzondering van: 1^o. De kennis van bevrachtingen, chartepartijen, cognossementen, manifesten, averijen, bodemarijen, assurantiën en van 2^o. De verantwoording van scheepsontvangsten en uitgaven, den koop en verkoop van goederen. De eischen voor 1^{sten} stuurman blijven zooals ze zijn. Men dringe dan echter zoo diep mogelijk in de professioneele vakken door. Door deze verandering zal het diploma van 3^{den} stuurman in werkelijkheid de bekwaamheden vorderen voor 2^{den} stuurman; het diploma van 2^{den} stuurman de kundigheden voor 1^{sten} stuurman en dat van 1^{sten} stuurman de kennis voor kapitein. Wilde men nu toch een gezagvoerders-examen instellen, dan kon dat van 3^{den} stuurman zonder eenig bezwaar vervallen, want alléén uit hoofde van het hierboven uiteengezette beginsel krijgt het recht van bestaan.

In de Fransche taal wordt dit het duidelijkst uitgedrukt. Daar heet de 1^{ste} stuurman: „le second capitaine”, en de 2^{de}

stuurman: „le lieutenant”. Men dient het euvel van „te” veel examens te vermijden, ten einde het gezegde geen waarheid worde, „dat de eene helft van het Nederlandsche volk de andere examineert.”

De verplichte leertijd van 4 jaren voor den mast op hetzelfde zeilschip en de latere vaartijden van één jaar in iederen rang om tot een hoogerem toegelaten te kunnen worden, zijn allen minima-eischen. Zoo ook dat niemand het diploma van 1^{sten} stuurman kan behalen, alvorens zijn geregelde vorming tot bevaren zeeman doorlopend op een zeilschip genoten te hebben, hetgeen eerst geacht mag worden te zijn geschied, wanneer hij één jaar als 2^{de} stuurman op een zeilschip heeft gevaren en door het afleggen van examen voor 1^{sten} stuurman blijken gegeven heeft, althans voor zooverre dit bij een examen mogelijk is, dat zijn opvoeding als zeeman voltooid werd. Dan eerst mag de tijd aanbreken, dat hij naar verkiezing op stoomschepen kan overgaan. Op stoomers, tenzij met een compleet zeilvermogen, kunnen geene zeelieden gevormd worden en daar zij toch evenzeer voor stoom- als zeilschepen noodig zijn, wil men niet ieder oogenblik blootstaan aan de schromelijkste ongelukken, vooral bij averijen aan de machines en tal van andere omstandigheden, zoo is dit de eenige wijze, waarop in de behoefte aan bevaren personeel kan voorzien worden. Wanneer wij er niet vrijwillig toe overgaan, zullen tallooze zeerampen in de toekomst er ons toe noodzaken!

Zeiden wij reeds vroeger ons met de eischen, gesteld door het regeeringsprogramma, te kunnen vereenigen, dit is met de voorwaarden om tot de verschillende examens toegelaten te mogen worden, in geenen deele het geval.

De Regeering maakte zich in het oog van ieder zeeman bespottelijk door te bepalen, dat de candidaat om tot het examen voor 3^{den} stuurman toegelaten te worden maar 200, zegge twee honderd dagen! buiten de Nederlandsche zeehavens moet gevaren hebben en zelfs niet eens op een zeilschip.

Men vraagt zich met komische verbazing af hoe zij aan dien curieusen termijn gekomen kan zijn! Hoe dan ook, de raadgever toonde zich volmaakt onbevoegd in zaken van zee-

manschap. Uitstekende en vlugge jongelieden kunnen in dien tijd zoowat den dienst geleerd hebben van den laagsten rang aan boord, dien van pluimgraaf of scheepsjongen. Minstens 4 jaren varens en liefst voor den mast op een zeilschip, worden er vereischt, om waardig den rang van officier aan boord te kunnen innemen! Dit artikel dient dus zoo spoedig mogelijk gewijzigd te worden. Of is de Regeering blind voor de droevige ervaring, vooral met de examens in de praktijk opgedaan? Terwijl er toch in 1878, 17 candidaten in de theorie afgewezen werden, bedroeg dit getal voor de praktijk niet minder dan 39. In 1879, 16 afgewezen in het theoretisch en niet minder dan 32 in het praktisch gedeelte.¹⁾ Hierbij dient echter opgemerkt te worden, dat onder het praktisch gedeelte sommige kundigheden begrepen zijn, die men even goed, zoo niet beter aan land dan aan boord leeren kan, zooals rechts- en handelskennis.

Wij durven ons niet vleien met de verwachting, dat de Regeering spoedig tot de oprichting van Rijkskweekscholen voor de zeevaart, in den geest zooals hierboven aangegeven werd, zal overgaan, tenzij een vrij wat wijzer en praktischer geest haar en de Staten-Generaal komt bezielen. Wij moeten dus roeien met de riemen, die binnen ons bereik zijn. Wil de overheid geene Rijkskweekscholen oprichten, zij behoort althans onverwijld het zeevaarkundig onderwijs te regelen en dit onder staatstoezicht, bijvoorbeeld onder een der inspecteurs van het middelbaar onderwijs, te plaatsen. Zij kan het programma, dat op de zeevaartscholen gevolgd moet worden, in overeenstemming brengen met de door haar, in 1877 voor de verschillende examens gestelde eischen. Wáár noodig, dient zij den eersten krachtigen stoot te geven tot de stichting van scholen, en ruime subsidiën te schenken aan de bestaande om deze aan het doel te doen beantwoorden.

Aan iedere zeevaarkundige school zouden minstens vier leeraars verbonden moeten zijn, als: één voor de wis- en zeevaarkunde, één voor de natuur- en werktuigkunde, één voor de talen en één voor het praktisch gedeelte.

¹⁾ Zie De Zee, Febr. 1879: Gemengde mededeelingen.
Idem, April 1880: Verslag examen stuurlieden.

Een admissie-examen behoort verplichtend gesteld te worden, als waarborg voor de noodige voorbereidende ontwikkeling om het onderwijs met vrucht te kunnen volgen. Het zou voorts aanbeveling verdienen, dat de examens voor de verschillende rangen in het theoretische en praktische gedeelte, afzonderlijk konden afgelegd worden, terwijl men bij het later verplichtend stellen der examens, een facultatief buitengewoon 1^{ste} stuurmans-examen zou kunnen invoeren voor de kennis der vreemde talen en der allereerste beginselen van de gezondheidsleer, genees- en heelkunde.

Een beschouwing over de praktische vorming der zeelieden komt ons hier noodig voor, wegens het reeds opgegeven groote aantal candidaten, dat afgewezen werd in de praktische vakken, de zéér talrijke zeerampen der laatste tijden en het steeds heerschende gebrek aan bevaren matrozen. Hadden wij bij het zeevaarkundig onderwijs alléén het oog op de aanstaande stuurlieden en gezagvoerders, hier betreden wij daarentegen een ruimer veld, omdat de praktische vorming tot zeeman, tevens alle minderen omvat. De toenemende schaarschte aan bekwame matrozen vooral is een kwaad, dat ernstig onder de oogen dient gezien te worden; want behalve de zeer vele zeerampen, die ontstaan door het varen van ongeoeffend zeevolk, kan er een stagnatie in het uitrusten van schepen uit voortvloeien, zoodra een levendige handel en als gevolg daarvan, een grootere scheepvaartbeweging, de behoefte aan zeelieden sterk komt vermeerderen.

Het materiëel is dan altijd in onbeperkte hoeveelheden voor geld te koop, maar opzichts het personeel heeft de markt, vooral tegenwoordig, zéér enge grenzen. Zeelieden toch kan men niet scheppen; hun opleiding eischt veel moeite, tijd en geld!

Tot deze schaarschte aan bevaren mannen werkten verschillende oorzaken mede, waarvan wij hier alléén de twee voornaamste zullen opnoemen: het niet vormen van jonge zeelieden en de afwezigheid van een nationaal zee-manspensioenfonds, om den versleten en verminkten zeeman voor armoede en gebrek te vrijwaren en een

behoorlijken ouden dag te verzekeren. De bevaren mannen dit inziende en zóér geschikt voor allerlei werkzaamheden aan land, verlaten het zeeleven zoo spoedig mogelijk om een betere toekomst op te zoeken, terwijl jonge zeelieden, door het ontbreken van de noodige instellingen, niet opgekweekt worden, zoodat de kaars aan beide einden brandende, weldra geheel verteerd zal zijn.

Alvorens tot het apprentice-stelsel over te gaan, een paar regelen over het midshipman-stelsel, dat uitsluitend betrekking heeft op de vorming van officieren voor de handelsvloot. In Engeland worden somtijds jonge lieden uit den goeuden stand tegen een jaarlijksche betaling van 600 tot 1200 gulden aan boord der groote schepen opgenomen om daar hun opleiding te ontvangen. Zij logeeren afgescheiden van het overige deel der bemanning, hebben een betere tafel, krijgen voor zooverre dit aan boord mogelijk is, onderwijs in de zeevaartkunde en praktische zeemanschap en blijven verschoond van het minder aangename en vuile scheepswerk, dat den apprentices en scheepsjongens ten deel valt. De voorstanders van deftige lieden op onze schepen, weiden gaarne in den breede uit over het vernederende, dat er in dit vuile en geringere scheepswerk gelegen is. Een niet minder ziekelijk vooroordeel dan het schermen met deftige burgerafkomst, waarover wij reeds gesproken hebben. Alle eerlijke arbeid verheft en veredelt den mensch; alléén de luiheid en ledigheid onteeren en ontzenuwen! En is het bovendien niet zeer rechtvaardig, dat de eerstbeginnende en laagste in rang het geringere, meer gemakkelijke en dus minder aangename werk aan boord verrichten moet, waarvoor hij dan ook trouwens alléén de noodige geschiktheid bezit? Bij eerzuchtige jongens, zooals wij ons de aanstaande Nederlandsche zeelieden zoo gaarne voorstellen, blijkt dit juist den machtigsten hefboom tot inspanning van alle krachten, om spoedig tot de hoogere sporten der hiërarchie aan boord op te klimmen. Zij, wien de eerzucht en streefkracht ontbreken om flink weg door den zuren appel heen te bijten, doen wijzer zich niet aan het manlijke, doch harde, van ontberingen overvloeiende, zeemansleven te wijden, maar liever aan land te blijven in de deftige omgeving hunner def-

tige familie! De midshipmen zijn improductief in tegenoverstelling der apprentices en jongens, die productieven arbeid verrichten. In verband hiermede betalen zij dan ook zéér te recht een zekere som aan de reederij, terwijl de laatsten tevens geld verdienen. Dit stelsel is een gebrekkige navolging van de vroegere opleiding der adelborsten bij de verschillende zeemachten. Daar werd het echter in de latere tijden algemeen veroordeeld en afgeschaft, door de gebleken onmogelijkheid in de uitvoering, om een schip in actieven dienst tevens tot een goede leerschool voor jongens in te richten¹⁾. De theoretische vorming behoort dan ook aan land, de praktische daarentegen in de werkelijkheid op zee plaats te hebben.

Wij zijn ruimschoots in de gelegenheid geweest aan boord der Engelsche schepen, vooral der uitmuntende pakketvaart op Australië: „the Black-Wall Line” van MONEY WIGRAM & SONS, en het midshipman- en het apprentice-stelsel in werking te zien en keuren het eerste ten sterkste af. Het is dan ook bij uitnemendheid geschikt voor wat onze zeelieden, zeer plastisch, „wittebroodskinderen” noemen!

In Engeland zelf wordt het door de praktische mannen ten zeerste veroordeeld, en het heeft thans bijna algemeen plaats gemaakt voor uitstekende instellingen in den trant der Kweek-school voor de zeevaart te Amsterdam: de „naval colleges” aan boord der fregatten „Conway”, liggende op de Mersey en „Worcester” op de Theems. Het zijn geregelde kweekscholen waar jaarlijks door de ouders van 500 tot 600 gulden per jongen moet betaald worden voor onderwijs en voeding. Na den cursus doorloopen te hebben, gaan de jongelieden als apprentices aan boord der schepen hun leertijd van 4 jaar volbrengen.²⁾

Het apprentice-stelsel daarentegen heeft tot doel de vorming van kundige, geharde en praktische zeelieden, zoowel minderen als meerderen en biedt niets dan voordeelen aan. Op het beginsel berustende, dat de apprentice in de latere jaren van zijn

¹⁾ Zie o. a. de uitmuntende artikelen „On naval education” in „Naval Science”, 1875.

²⁾ W. S. LINDSAY, Manning the royal navy and mercantile marine, also belligerent and neutral rights in the event of war, 1877 pag. 64.

leertijd, als hij meer geoefend is, door grooter diensten aan zijn reeder, de kosten zal vergoeden voor den eersten tijd, toen hij ieder tot last was en maar lichte werkzaamheden verrichten kon, is men er toch in de werkelijkheid toe gekomen, hem, zeer verstandig, bij wijze van aanmoediging, steeds een gering traktement toe te kennen, dat telken jare stijgt in verhouding tot zijn volbrachten leertijd en dus tot zijn grootere bruikbaarheid, tot hij bij het verstrijken van dezen, als bevaren zeeman voor den mast, in kwaliteit van matroos en onderofficier blijft dienen, of wel, na gunstig afgelegde examens, er naar streeft stuurman en later gezagvoerder te worden.

In 1844 werd in Engeland het verplicht apprentice-stelsel ingevoerd. Een wet noodzaakte de reeders op ieder schip van zekere grootte een bepaald getal apprentices, in verhouding tot de tonnemaat, te varen. Bij de opheffing der scheepvaartwetten in 1849, werd tegelijkertijd dit verplicht apprentice-stelsel afgeschaft. Bekrompenheid van de belanghebbenden, reeders, gezagvoerders en leerlingen, leidde er toe, dat men de groote voordeelen, die dit stelsel aan alle partijen verzekert, over het hoofd zag voor schijnbaar directe baten. De eigenaars en kapiteins zagen op tegen de zorgen en de kosten van onderhoud der apprentices, wanneer het schip binnen 's lands was of opgelegde. Dit was oorzaak, dat zij de voorkeur schonken aan lichtmatrozen en jongens, die echter veel minder geoefend waren, daar zij gewoonlijk iedere reis van schip veranderden en er maar weinig reeders en schippers gevonden werden, welke voor den betrekkelijk korten tijd, dat de knapen aan boord bleven, zich eenige moeiten getroosten wilden om hen een behoorlijke opleiding te geven. Men trok partij van hunne diensten uit een beperkt egoïstisch oogpunt, zonder hen tot kundige zeelieden te vormen, niet inziende, dat men zodoende een gebrek aan bevaren matrozen in de toekomst hielp scheppen. Het gevolg hiervan was, dat de belooning der jonge lieden, die vroeger gedeeltelijk door de goede opleiding betaald werden, zeer stijgen moest.

Deze van hunne zijde, verleid door de hoogere verdiensten der lichtmatrozen in vergelijking met die der apprentices, offerden de voordeelen in de toekomst eener goede vorming op aan de schijnbare bate van oogenblikkelijk hoogere gages.

Vele apprentices verbraken hun verbintenis om als lichtmatrozen te gaan varen, hetgeen de reeders nog afkeeriger van dit stelsel maakte. Op deze wijze werkten alle partijen mede om het apprentice-stelsel in discredit te brengen. De statistiek van den Board of Trade toont dan ook aan, dat de Britsche koopvaardijvloot in 1845, niet eens de helft der tegenwoordige tonnemaat bedragende, 15.704 apprentices telde, terwijl dit getal, na de afschaffing der scheepvaartwetten en het verplicht apprentice-stelsel, in 1850 tot 5055 daalde.¹⁾ Welk een gebrek er hierdoor langzamerhand aan bekwame zeelieden ontstond, ligt voor de hand!

Door de scherpe mededinging en de lage vrachten der latere jaren gingen vele reeders er toe over in 't geheel geen jongens meer op hunne schepen aan te nemen. Gedurende de eerste reis en voor den 15- of 16-jarigen leeftijd, is de knaap aan boord meer tot last dan tot nut en in de voeding zelfs duurder dan een volwassen man. Daarbij is zijn lichaam nog niet genoeg ontwikkeld om iets anders dan het lichtste scheepswerk te kunnen verrichten. Heeft men hem op de eerste reis, met groote moeite en kosten, een weinig geoefend, dan verlaat hij, in den regel niet zoo lang aan land kunnende blijven tot dit weder zee kiest, na binnenkomst het schip en doet de volgende reis met een ander, waar de gage, moeiten en voeding aan zijne opleiding besteed, beginnen op te wegen tegen de diensten, die hij bewijzen kan. Deze gedurige verwisseling van schepen na iedere reis, veroorzaakt dus, dat de reeder op wien den last der vorming, voeding en gage in de eerste tijden drukte, niets van de lusten der latere jaren geniet en dat anderen daarvan de vruchten plukken. Het apprentice-stelsel, waarbij de jongeling zijn geheele vorming tot bevaren zeeman op hetzelfde schip ontvangt, thans na 16-jarigen leeftijd gewoonlijk 4 jaren, voorkomt deze nadeelen, door aan den reeder, nevens de lasten der eerste jaren, ook de voordeelen der latere jaren te verzekeren, terwijl, als grootste aanbeveling, de belangen van alle partijen hand aan hand gaan. Allen toch zijn

¹⁾ Zie w. s. LINDSAY, *Manning the royal navy and mercantile marine etc.* 1877, pag. 51.

er evenzeer door gebaat, dat de vorming tot bevaren zeeman zoo spoedig, zoo flink, zoo degelijk mogelijk plaats heeft. In Engeland begint men sedert eenigen tijd weder wijzer te worden, de noodzakelijkheid en de groote voordeelen eener goede praktische opleiding der zeelieden, in het belang zoowel van het land als van henzelfen en van de reeders opnieuw in te zien.

De oprichting eener vrijwillige Marine-reserve had hierop een niet genoeg te waardeeren gunstigen invloed, zoodat volgens de statistiek van den Board of Trade, de Britsche handelsvloot in 1872 weder telde:

	Appren- tices.	Lichtma- trozen en jongens.
Op 10.600 zeilschepen onder 100 tonnen . . .	2.032	3.527
„ 8.558 „ van 100 tonnen en grooter	7.385	2.087
Op 663 stoomers onder 100 tonnen	1	204
„ 2.040 „ van 100 tonnen en grooter	76	1.047

Dus te zamen op 21.861 zeil- en stoomschepen 9.494 apprentices en 6.865 lichtmatrozen en jongens, terwijl het aantal leerlingen aan boord der visschersvaartuigen nog bovendien op 7045 gerekend werd. Toch was dit getal bij lange na nog niet voldoende om in de behoefte aan zeelieden te voorzien. Men achtte hiervoor ten allen tijde 30.000 apprentices, verdeeld over de verschillende schepen noodig¹⁾. Goede raad was duur!

De reeders van zeilschepen wenschten de wederinvoering van het verplicht apprentice-stelsel, maar de belanghebbenden bij de stoomvaart kwamen hiertegen op met de gegronde bewering, dat deze ongeschikt is voor de opleiding van zeelieden. Wel heeft zij evenzeer bevaren mannen noodig en trekt zij dan ook op alle mogelijke wijzen door hoogere gages, betere voe-

¹⁾ W. S. LINDSAY, Manning etc. 1877, pag. 85.

ding, meerder gemakken, minder moeilijke dienst, korter reizen als anderszins, de beste zeelieden, vooral de gehuwden in de volle kracht huns levens, maar de middelen tot vorming, tenzij van een volledig zeilvermogen voorzien, ontbreken haar. Die last drukte dus uitsluitend op de zeilschepen, zooals trouwens de statistiek van den Board of Trade duidelijk aantoonde, terwijl door de énorme uitbreiding van den stoom in de latere jaren, de gelegenheid tot vorming van zeelieden zeer verminderde en geheel buiten verhouding geraakte tot de steeds aangroeiende behoefte. Voorwaar! een uiterst moeilijk op te lossen vraagstuk, waarover breedvoerig gesproken werd tijdens de Engelsche Enquête omtrent onzeewaardige schepen in 1873 en 1874. Verschillende plannen werden aangegeven om in die dubbele vraag naar bevaren zeelieden te voorzien. Eerstens: het verplicht apprentice-stelsel, dat op de reeds genoemde bezwaren voor de stoomvaart schipbreuk leed. Tweedens: de inrichting en plaatsing door de Regeering van instructie-vaartuigen op groote schaal voor de koopvaardij. Derdens: de vereeniging van de beide vorige stelsels. Dit laatste plan was het beste, omdat het den zwaren druk der opleiding op billijke wijze verdeelen wilde over de zeil- en stoomvaart en het land, dat evenzeer voor het bemannen zijner vloot in vredes-, maar vooral in oorlogstijd, door middel der Marine-reserve, behoefte heeft aan de geoefende en geharde zeelieden der koopvaardij. Men stelde namelijk voor, dat ieder zeevaartuig boven zekere tonnenmaat, hetzij zeil- of stoomschip, verplicht zou zijn een bepaald getal apprentices te varen, in verhouding tot de grootte, of wèl, naar verkiezing, een kleine jaarlijksche vergoeding van een sixpence per ton, bijvoorbeeld, zou storten. Deze gelden te gebruiken voor het inrichten en onderhouden van instructie-vaartuigen in al de voornamen havens van Groot-Brittannië. De apprentices zouden omstreeks 14-jarigen ouderdom, voor een leertijd van 5 of 6 jaar, bij de kapiteins der opleidingsschepen ingeschreven worden en na hier gedurende 1 à 2 jaar behoorlijk gedisciplineerd en in den wapenhandel geoefend te zijn en de eerste opleiding voor de zee te hebben ontvangen, overgaan in dienst der reeders, die hen aan boord wenschten te nemen en waarbij de apprentices het overige deel van hun leertijd —

4 jaren -- wilden volbrengen. Om deze instructie-vaartuigen in staat te stellen de jongens tevens in de werkelijkheid op zee te kunnen oefenen, zou een kleine zeilbrik als tender aan ieder training-ship toegevoegd worden. Zij zouden onder marine-kommando en staatstoezicht staan en subsidiën uit de schatkist ontvangen naar mate van hun meerdere of mindere geschiktheid. Reeds in het verslag der Engelsche Commissie voor het bemannen der oorlogsvloot van 1859, werd ernstig aangedrongen op het plaatsen en onderhouden van instructie-vaartuigen door den Staat voor de aanstaande koopvaardijlieden, die dan later tot de Marine-reserve moesten toetreden, om zodoende de ontbrekende bemanningen voor 's Lands vloot in oorlogstijd te vormen of aan te vullen. De kosten van ieder daar opgeleiden jongen werden geraamd op 300 gulden per jaar, waarbij nog te voegen de uitgaven voor de zeilbrikken; want zonder die praktische oefeningen op zee, vreesde men, dat de reeders ongenegen zouden zijn de knapen aan boord te nemen.¹⁾

De belangrijkste conclusie van een comité uit de voornaamste reeders van Liverpool, dat in 1870, een ernstig onderzoek instelde naar den toestand der koopvaardijlieden, luidde in gelijken zin: „Dat, om een voldoende aantal bevaren zeelieden te kunnen verkrijgen, de Regeering de noodige instructie-vaartuigen voor de koopvaardij diende in te richten en te onderhouden in al de voorname zeehavens van het Vereenigd koninkrijk en dat zij het apprentice-stelsel zóó krachtig mogelijk behoorde aan te moedigen.”²⁾

De Koninklijke commissie over onzeewaardige schepen, voorgelicht door de kundigste mannen, zegt dan ook eveneens in haar eind-rapport van 1874: „Met het doel om in het steeds bestaande gebrek aan bevaren zeelieden te voorzien, bevelen vele getuigen het verplicht apprentice-stelsel, vereenigd met instructie-vaartuigen aan. Dit is ongetwijfeld het meest uitstekende middel tot vorming van knapen voor een leven en een werkkring, waarvoor de geschiktheid alléén in de jeugd verkrege kan worden en wanneer de reeders bereid waren hiertoe

1) Zie: Manning report 1859, pag. XV.

2) Zie: W. S. LINDSAY, Manning etc. 1877, pag. 85.

bij te dragen, dan zou het een wijze staatkunde van de Regeering zijn om deze instructie-vaartuigen voor de koopvaardij krachtig te steunen. De beste reeders nemen apprentices aan en velen kiezen onder deze hun officieren, waaruit duidelijk blijkt, dat dit stelsel uitmuntend werkt. Het heeft echter één gebrek: de moeilijkheid namelijk, om van een slecht oppassenden apprentice ontslagen te geraken. Daar het wenschelijk is het apprentice-stelsel zóó krachtig mogelijk aan te moedigen, zoo dient hierin door de wet voorzien te worden.

Het aantal menschenlevens, de groote belangen, die aan de Britsche schepen toevertrouwd worden en de enorme waarde der drijvende eigendommen doen ons het groote gewicht inzien, niet alléén van zeewaardige schepen, maar veel meer nog van zeewaardige, dat wil zeggen: goed geoefende, geharde en gedisciplineerde zeelieden. Door de aanneming van een dergelijk stelsel zouden allen, reeders en zeelieden, krachtig gebaat worden, terwijl vele bronnen van gevaren voor de zeevaart zouden verminderen of geheel verdwijnen. Een zich zelf voedend nationaal zeemanspensioenfonds, zooals voorgesteld werd door de Commissie voor het bemannen der oorlogsvloot van 1859, zou van ontzaglijke waarde blijken, door de schepping van een innigen band tusschen den Britschen zeeman, de nationale scheepvaart en het Vaderland. Dit onderwerp behoort niet tot ons onderzoek, maar wij kunnen de opmerking niet weerhouden, dat het de ernstige aandacht der Regeering verdient.”¹⁾

Praktische uitvoering willende geven aan het bewuste beste plan — de vereeniging van het apprentice-stelsel met instructie-vaartuigen — zou dit op de volgende wijze kunnen geschieden:

Bijv.:	1	apprentice	voor ieder	zeeschip	van	50	tot	150	tonnen.
	2	apprentices	”	”	”	150	”	350	”
	3	”	”	”	”	350	”	1200	”
	4	”	”	”	”	1200	tonn.	en	grooter.

¹⁾ Royal Commission on Unseaworthy ships. Final report 1874, pag. XIV.

Zooals deze cijfers aantonen, zouden de meeste apprentices, zéér te recht, op de kleine schepen van 50 tot 350 tonnen gevormd worden en den bepaalden leertijd van 4 jaar doorbrengen onder het onmiddellijke toezicht des gezagvoerders. Welk een machtigen hefboom zou het eigenbelang hier niet blijken, om de apprentices binnen den kortst mogelijken tijd alles te leeren en tot flinke zeelieden op te leiden, hen goed te voeden, om krachtige jonge mannen te krijgen, hen in alles te oefenen, om zóó spoedig mogelijk en zooveel mogelijk matrozendiensten van hen te ontvangen. Men zou zulk een verplicht aantal leerlingen ook niet drukkend voor de reeders kunnen noemen. Bovendien kon men de vrijheid geven, naar keuze, apprentices te varen of jaarlijks een zekere bijdrage, stel van 25 cents per ton, te storten voor het inrichten en onderhouden van instructie-vaartuigen. De leertijd zou 4 jaar bedragen en op 15- of 16-jarigen ouderdom moeten ingaan. De jaarlijksche traktementen der apprentices te regelen op de volgende wijze: voor het 1^{ste} jaar *f* 48, voor het 2^{de} *f* 72, voor het 3^{de} *f* 120, voor het 4^{de} en laatste jaar *f* 192. Hiervan zou 10 à 15 pct. blijven staan tot het verstrijken van den geheelen leertijd. Om de scheepvaart zooveel mogelijk te verlichten en de bezwaren tegen het aanmonsteren en varen van geheel onvoorbereide knapen op te heffen, zouden door den Staat de noodige instructie-vaartuigen — afgekeurde oorlogschepen — in onze voorname zeehavens en koopsteden geplaatst en onderhouden moeten worden, waartoe tevens de jaarlijksche stortingen der stoom- en andere schepen, die liever geen leerlingen aan boord wilden hebben, zouden strekken. Deze instructie-vaartuigen moeten de aanstaande apprentices op 14- of 15-jarigen leeftijd opnemen, om hen gedurende 1 of 2 jaar in alle mogelijke opzichten te drillen, in den wapenhandel te oefenen en duchtig voor het zeeleven voor te bereiden. De kosten voor iederen jongen worden in Engeland, op zéér goede instructie-vaartuigen, thans op 264 gulden per jaar berekend.¹⁾ Een paar kleine zeilbrikken, voor dezen dienst ingericht, te bestemmen om op jaarlijksche korte kruistochten, van 1 tot 2 maanden

¹⁾ Zie w. s. LINDSAY, Manning etc. 1877, pag. 89.

of langer in de Noordzee of Zuiderzee uit te gaan voor de praktische oefeningen buitengaats. Deze tochten zouden te gelykertijd benuttigd kunnen worden om onze visschersvloot te beschermen tegen de zeerooverijen en baldadigheden der Britsche concurrenten en vereenigd met die der leerlingen van de eventueel op te richten Rijkskweekscholen voor de zeevaart, uitmuntend kunnen strekken tot opwekking van den wedijver in het snel en flink manoeuvreeren. Zoo noodig kon dit beginsel nog op grooter schaal toegepast worden door ze te combineeren met de jaarlijksche kruistochten der adelborsten en bootsmansleerlingen van de zeemacht.

De kosten door de Regeering te besteden voor het inrichten en onderhouden dezer instructie-vaartuigen voor de koopvaardij, zouden alléén te rechtvaardigen zijn, wanneer er even groote of grooter voordeelen voor den staat tegen overstaan. De knapen, die 1 à 2 jaar aan boord dezer schepen kosteloos voeding en onderwijs genieten, zouden zich daarom, vóór de opneming, als een vergoeding hunnerzijds, moeten verbinden om, na het volbrengen van hun 4-jarigen leertijd bij de koopvaardij, dus op 19- of 20-jarigen ouderdom, 3 jaar vrijwillig op 'slandsvloot te dienen en voor een vrije uitrusting bij hun in dienst treding een som, bijvoorbeeld, van 100 gulden, moeten ontvangen. Voor ieder koopvaardijman, die op deze wijze den driejarigen diensttijd bij de Marine doorloopen had en daarna tot zijn 50^{ste} of 55^{ste} jaar tot een op te richten Marine-reserve toetrad, door de Regeering een zeker bedrag jaarlijks vast te zetten, stel van *f* 15, met of zonder inbegrip eener kleine bijdrage van hem zelve, hetgeen hem op 50 jaar een pensioen van den Staat zou verzekeren van minstens 240 en op 55 jaar van 288 gulden.

Voorts alle andere geschikte koopvaardijlieden aan te moedigen zich bij deze vrijwillige Reserve te laten inlijven.

De verplichtingen aan deze instelling verbonden zouden moeten zijn: In tijden van oorlog of van gevaar bij de zeemacht te dienen, met een korte jaarlijksche oefening in den wapenhandel op de oorlogschepen en overigens volle vrijheid van beweging voor de zeelieden. Bij een langer verblijf buiten 'slands de achterstallige oefeningen na terugkomst in te halen. De rechten zouden bestaan in een behoorlijk pensioen op den

ouden dag, waarvoor echter een geringe bijdrage door hen zelve dient gestort te worden, en een jaarlijksch tractement naar verhouding van den oefentijd, met vergoeding van reis- en verblijfkosten. Bij oproeping in tijden van gevaar dezelfde rechten en soldijen als de Marinemannen. Door de opleiding aan boord der instructie-vaartuigen zouden de meesten in hun jeugd reeds behoorlijk gedisciplineerd en in de behandeling der wapens onderwezen zijn, zoodat de latere exercitiën zeer spoedig en zonder eenig bezwaar aangeleerd en onderhouden kunnen worden. Vervolgens voor de beste Reservemannen, na een bepaalden diensttijd, een zeker aantal rijksbetrekkingen, waar zeelieden uitmuntend en beter dan landlieden geschikt voor zijn, beschikbaar te stellen. De kleine schepen, die liever de apprentices op 15- dan op 16-jarigen ouderdom aan boord nemen, zouden voor iederen apprentice, die zijn leertijd van 4 jaar hierop volbracht had en dan genegen bevonden werd 3 jaren vrijwillig bij de zeemacht te dienen, de som van 264 gulden ontvangen, zijnde dit het bedrag, dat hij anders op een instructie-vaartuig zou gekost hebben.

De beschaafde en ontwikkelde zeelieden, die hun 2^{de} stuurmansexamen afgelegd hadden en tot de Marine-reserve wilden toetreden, zouden één jaar bij de vloot kunnen dienen als Luitenant ter zee 2^{de} klasse, ten einde zich door het doorloopen van dezen dienst aan boord der oorlogschepen, tot bruikbare en praktische Reserve-officieren te vormen. Het jaarlijks aan te stellen aantal adelborsten kon dan een belangrijke vermindering ondergaan, waardoor de groote grief bij de Marine van te langzame bevordering en te langdurige non-activiteit zou verdwijnen.

Zoedoende kan men tegelijkertijd flinke praktische zeelieden vormen voor het bemannen der oorlogs- en handelsvloot, in tijden van gevaar onmiddellijk over al de reeds duchtig geoefende en gedisciplineerde koopvaardijlieden beschikken voor de verdediging van het Vaderland en de Koloniën en aan alle zeelieden op den ouden dag een behoorlijk pensioen verzekeren. Het is oneindig verkieslijker en veel goedkooper dan de wijze waarop de Marine thans hare bemanningen verkrijgt van de opleidingsvaartuigen „Wassenaar” en „Anna Paulowna”. Deze

toch kunnen op de jaarlijksche korte kruistochtjes niet tot bevaren zeelieden gevormd worden; dit moet alléén de inleiding voor de latere vorming zijn.

Bij het hierboven aangegeven stelsel heeft die verdere vorming tot zeeman in den daaropvolgenden leertijd van 4 jaren bij de koopvaardij plaats. In vele Engelsche brochures en tijdschriften over het zeewezen, zoowel voor de marine als voor de koopvaardij, wordt voortdurend met kracht op een dergelijk stelsel aangedrongen, terwijl onze zeer betreunde **STIELTJES** hetzelfde beginsel voor de organisatie onzer levende strijdkrachten bij het leger in toepassing wilde brengen.¹⁾

Wanneer wij nu de Kweekschool voor de Zeevaart en het Matrozeninstituut der Koninklijke Nederlandsche zeil- en roei-vereiniging te Amsterdam uitzonderen, dan verkeerden wij met de praktische vorming onzer zeelieden al in even ongelukkigen toestand als met ons zeevaarkundig onderwijs, terwijl het apprentice-stelsel, verbonden met het noodige aantal instructie-vaartuigen en een Marine-reserve, de middelen daartoe aanbieden, die de belangen van het Vaderland, van de Oorlogs- en Handelsvloot en van de zeelieden zelve te gelijktijd vereenigen en dan ook door de Commissie van Enquête in algemeene trekken krachtig aanbevolen werd.

In 1878 betoogden wij in „Pro-Patria”, „Onze volkswapening te land en ter zee” de hooge noodzakelijkheid eener Marine-

¹⁾ Zie w. s. LINDSAY, Manning the royal navy and mercantile marine, 1877.

T. BRASSEY M. P. British seamen, 1877: Chap. XXI. How best to improve and keep up the seamen of the country.

United service Institution, 1876. Capt. J. C. WILSON R N: Is our merchant service any longer a feeder to the royal navy?

Ibid. T. BRASSEY M. P.: The mercantile marine considered as an auxiliary to the royal navy.

Ibid. 1880. LAUGHTON: On naval promotion, arithmetically and historically considered.

Nautical Magazine, July 1880: The royal navy and mercantile marine.

Ibid. Aug. 1880: Naval and mercantile officers.

Ibid. Nov. 1880: Lord SANDON and the condition of seamen.

Dr. T. J. STIELTJES, Militaire Studiën II. Over de organisatie onzer levende strijdkrachten, ingericht naar de Nederlandsche behoeften, 1878.

Reserve voor ons land, terwijl de Vice-Admiraal GEERLING in zijne, in 1879 verschenen brochure: „Over een vrijwillige Reserve voor de Nederlandsche zeemacht,” hare inrichting en voordeelen nader uiteenzettende, tevens ernstig op die onmisbare instelling aandrong.

De zeelieden, die tot haar toetreden zouden vrijgesteld moeten worden van den militieplicht te lande, waardoor als van zelfs, op uitmuntende wijze, uitvoering ware te verkrijgen van de vierde der zeventien, door de Enquête-Commissie genomen conclusiën: „Dat door wijziging der wet op de Nationale Militie opnieuw aan buiten 'slands zeevarenden vrijstelling behoort te worden geschonken van dienst bij de Militie telande, maar daarentegen de dienst der zeevarenden meer algemeen ten bate van de Nederlandsche oorlogsvloot moet komen.”

De Regeering en Staten-Generaal huldigden in het vorige jaar, bij de regeling van de wet op den Geneeskundigen dienst voor het Leger, het groote beginsel eener Reserve. Als een der twee middelen — vrijwillige of verplichte volkswapening, — om het ideaal voor onze défensie, te bereiken: Met een minimum van kosten en lasten in vreedestijd, een maximum van weêrkracht te ontwikkelen in oorlogstijd, kan die waarlijk wijze staatkunde niet krachtig genoeg toegejuicht worden!

Het was, hoewel nog zéér bescheiden, een eerste schrede op den goeden weg. Wij hopen dan ook hartelijk, dat de Regeering dit gezonde en goedkoope stelsel, waardoor de burgers zoo weinig mogelijk aan de particuliere industrie onttrokken worden, spoedig voor de zee zal invoeren door de oprichting eener Marine-reserve met de daarbij behoorende instellingen!

De voordeelen in korte trekken resumeerende, die een vrijwillige Reserve voor onze zeemacht, vereenigd met het apprentice-stelsel, rijkskweekscholen voor de zeevaart en instructie-vaartuigen voor de koopvaardij, aanbieden, dan vinden wij:

Voor het Land, dat steeds in vredes- en vooral in oorlogstijd, juist wanneer daaraan de grootste behoefte bestaat, ruimschoots voorzien zal zijn van praktische, geoefende en geharde matrozen en officieren, terwijl het nu slechte zeelieden voor zeer

veel geld opkweekt en hoegenaamd geen zekerheid bezit, in tijden van gevaar, het noodige zeevolk voor het bemannen der vloot te zullen vinden. Zonder bevaren zeelieden toch kan met de beste vloot niets uitgevoerd worden en de 14 millioenen 's jaars, die wij aan haar besteden, zouden dan blijken weggeworpen te zijn.

Voor de scheepvaart, omdat zij veel minder dan thans aan zeerampen zal blootstaan en in plaats van zooals nu, voor veel geld dikwijls slechte matrozen te krijgen, tegen minder hooge gages, altijd een ruimen voorraad van uitmuntende en goed gedisciplineerde zeelieden beschikbaar zal hebben.¹⁾

Want door de goede opleiding van knapen op de instructievaartuigen, zal de koopvaardij voor jongens, die hun eerste reis gaan doen al dadelijk jongelieden vinden van 15 à 16 jaren, reeds behoorlijk geoefend en dus onmiddellijk bruikbaar aan boord.

De oude lust voor de zeevaart zal door de goede vorming, verkregen door de vereenigde werking van de opleidingsscholen, het apprentice-stelsel, de Rijkskweekscholen en de Marine-reserve, weder krachtig opgewekt worden, zoodoende zullen wij gaandeweg over meer kundige en bevaren zeelieden kunnen beschikken en hun grooter aantal zal, wat de matrozen aangaat, de hooge gages, door gebrek aan zeevolk ontstaan, zooals dit altijd plaats heeft bij ruimte van aanbod, doen dalen. Begint onze scheepvaart opnieuw te bloeien en breidt zij zich krachtig uit, zooals wij dit door deze en later te vermelden maatregelen kunnen bereiken, dan blijven de traktementen natuurlijk hoog. Dit is echter billijk en dan nimmer bezwarend!

Voor de zeelieden. De gezagvoerders en stuurlieden zullen door het algemeen verhoogde intellectuele gehalte, een beter sociale en financiële positie verkrijgen. De mindere zeelieden eindelijk, ontvangen een uitmuntende praktische opleiding en

¹⁾ Staat- en Staathuishoudkundig Jaarboekje 1877. Consulaire berichten en verslagen. Men leze de ontboezeming van den heer P. K. MULLER over het feit, dat de handelsvloot van Bremen, bijna uitsluitend door nationale matrozen bemand is: „Is dat geen feit, hetwelk wij Bremen in den goeden zin des woords benijden mogen, wij, die den landgenoot haast vreemdeling noemen op onze koopvaardij-schepen? Laat men Bremen het geheim van dat raadsel toch spoedig afbedelen of afkopen, want de kennis daarvan is goud waard.” Wij bieden het gratis aan!

Reserve voor ons land, terwijl de Vice-Admiraal GEERLING in zijne, in 1879 verschenen brochure: „Over een vrijwillige Reserve voor de Nederlandsche zeemacht,” hare inrichting en voordeelen nader uiteenzettende, tevens ernstig op die onmisbare instelling aandrong.

De zeelieden, die tot haar toetreden zouden vrijgesteld moeten worden van den militieplicht te lande, waardoor als van zelfs, op uitmuntende wijze, uitvoering ware te verkrijgen van de vierde der zeventien, door de Enquête-Commissie genomen conclusiën: „Dat door wijziging der wet op de Nationale Militie opnieuw aan buiten 'slands zeevarenden vrijstelling behoort te worden geschonken van dienst bij de Militie telande, maar daarentegen de dienst der zeevarenden meer algemeen ten bate van de Nederlandsche oorlogsvloot moet komen.”

De Regeering en Staten-Generaal huldigden in het vorige jaar, bij de regeling van de wet op den Geneeskundigen dienst voor het Leger, het groote beginsel eener Reserve. Als een der twee middelen — vrijwillige of verplichte volkswapening, — om het ideaal voor onze défensie, te bereiken: Met een minimum van kosten en lasten in vreedestijd, een maximum van weérkracht te ontwikkelen in oorlogstijd, kan die waarlijk wijze staatkunde niet krachtig genoeg toegejuicht worden!

Het was, hoewel nog zéér bescheiden, een eerste schrede op den goeden weg. Wij hopen dan ook hartelijk, dat de Regeering dit gezonde en goedkoope stelsel, waardoor de burgers zoo weinig mogelijk aan de particuliere industrie onttrokken worden, spoedig voor de zee zal invoeren door de oprichting eener Marine-reserve met de daarbij behoorende instellingen!

De voordeelen in korte trekken resumeerende, die een vrijwillige Reserve voor onze zeemacht, vereenigd met het apprentice-stelsel, rijkskweekscholen voor de zeevaart en instructievaartuigen voor de koopvaardij, aanbieden, dan vinden wij:

Voor het Land, dat steeds in vredes- en vooral in oorlogstijd, juist wanneer daaraan de grootste behoefte bestaat, ruimschoots voorzien zal zijn van praktische, geoefende en geharde matrozen en officieren, terwijl het nu slechte zeelieden voor zeer

veel geld opkweekt en hoegenaamd geen zekerheid bezit, in tijden van gevaar, het noodige zeevolk voor het bemannen der vloot te zullen vinden. Zonder bevaren zeelieden toch kan met de beste vloot niets uitgevoerd worden en de 14 millioenen 's jaars, die wij aan haar besteden, zouden dan blijken weggeworpen te zijn.

Voor de scheepvaart, omdat zij veel minder dan thans aan zeerampen zal blootstaan en in plaats van zooals nu, voor veel geld dikwijls slechte matrozen te krijgen, tegen minder hooge gages, altijd een ruimen voorraad van uitmuntende en goed gedisciplineerde zeelieden beschikbaar zal hebben.¹⁾

Want door de goede opleiding van knapen op de instructievaartuigen, zal de koopvaardij voor jongens, die hun eerste reis gaan doen al dadelijk jongelieden vinden van 15 à 16 jaren, reeds behoorlijk geoefend en dus onmiddellijk bruikbaar aan boord.

De oude lust voor de zeevaart zal door de goede vorming, verkregen door de vereenigde werking van de opleidingsscholen, het apprentice-stelsel, de Rijkskweekscholen en de Marine-reserve, weder krachtig opgewekt worden, zoodoende zullen wij gaandeweg over meer kundige en bevaren zeelieden kunnen beschikken en hun grooter aantal zal, wat de matrozen aangaat, de hooge gages, door gebrek aan zeevolk ontstaan, zooals dit altijd plaats heeft bij ruimte van aanbod, doen dalen. Begint onze scheepvaart opnieuw te bloeien en breidt zij zich krachtig uit, zooals wij dit door deze en later te vermelden maatregelen kunnen bereiken, dan blijven de traktementen natuurlijk hoog. Dit is echter billijk en dan nimmer bezwarend!

Voor de zeelieden. De gezagvoerders en stuurlieden zullen door het algemeen verhoogde intellectueele gehalte, een beter sociale en financiële positie verkrijgen. De mindere zeelieden eindelijk, ontvangen een uitmuntende praktische opleiding en

1) Staat- en Staathuishoudkundig Jaarboekje 1877. Consulaire berichten en verslagen. Men leze de ontboezeming van den heer P. K. MULLER over het feit, dat de handelsvloot van Bremen, bijna uitsluitend door nationale matrozen bemand is: „Is dat geen feit, hetwelk wij Bremen in den goeden zin des woords benijden mogen, wij, die den landgenoot haast vreemdeling noemen op onze koopvaardij-schepen? Laat men Bremen het geheim van dat raadsel toch spoedig afbedelen of afkopen, want de kennis daarvan is goud waard.” Wij bieden het gratis aan!

hoewel zij bij een kwijnende scheepvaart, zooals thans, wat minder hooge gages zullen verdienen, vinden zij daarvoor een ruime vergoeding in het behoorlijk pensioen op den ouden dag en een gering traktement bij oefeningen in den wapenhandel, terwijl zij bovendien ontheven worden van de verplichting om bij de militie te lande te dienen.

Al deze groote voordeelen, zoowel voor het Land, de zeemacht, de scheepvaart als voor de zeelieden zelve in aanmerking nemende, dan komt het ons hoogst noodzakelijk voor, dat de Regeering besluite tot:

1°. De instelling van Rijkskweekscholen voor de zeevaart, ingericht op de hierboven aangeven wijze, in de voornamste koopsteden en zeehavens van ons land.

2°. De oprichting eener vrijwillige Reserve voor de zeemacht, vereenigd met het 4-jarig apprentice-stelsel en instructie-vaartuigen voor de koopvaardij in onze voornamste koopsteden en zeehavens.

3°. Het verplichtend stellen der toelating van staatswege, na de vereischte examens, voor de gezagvoerders, stuurlieden en machinisten onzer koopvaardijvloot.

In afwachting van deze afdoende organisatie, die noodwendig eenigen tijd vereischen zal, als overgangsmaatregelen:

4°. Onverwijldige regeling van het zeevaarkundig onderwijs op den grondslag van het vigeerende, maar voor de praktijk gewijzigde regeeringsprogramma.

5°. Het krachtig ondersteunen der zeevaartscholen en het plaatsen van deze onder staatstoezicht.

6°. Het jaarlijks beschikbaar stellen van eenige beurzen van f 100 voor minvermogene jongens van aanleg, die als kweekelingen op de Kweekschool voor de zeevaart te Amsterdam wenschen geplaatst te worden en aan de daarvoor gestelde eischen van bekwaamheid voldoen.

7°. Het verplichtend stellen van geëxamineerde stuurlieden en machinisten, alsmede van de vereischte zeevaarkundige en météorologische instrumenten aan boord der schepen, die voor rekening van den Staat personen, brieven of goederen vervoeren.

„There is no virtæ like necessity!”

SHAKESPEARE, *King Richard II.*

Nu wij gezien hebben hoeveel ons ontbreekt met betrekking tot de theoretische en praktische vorming onzer zeelieden, zal ieder wel de gevolgtrekking kunnen maken, dat onze scheepvaart in kwijnenden toestand verkeeren moet. Want al bezaten wij ook alle overige inrichtingen en hulpmiddelen, die intusschen al even gebrekkig zijn, zoolang de hoofdzaak, het personeel, te wenschen overlaat, is de concurrentie met vreemde, beter toegeruste volken, onmogelijk vol te houden. De vervulling van deze behoeften zou echter onvoldoende blijken om onzen handel en scheepvaart te doen bloeien. Allerlei oorzaken werken tot beider kwijning mede. Alles dwingt ons om met verdubbelde krachtsinspanning den jammerlijk verloren tijd in te halen.¹⁾

Vóór de openstelling van het Suez-Kanaal, in 1869, was Nederland door zijn geographische ligging de aangewezen haven- en stapelplaats voor het verkeer van midden-Europa met de aan de overzijde der zee gelegen landen. Wij waren dan ook in de tijden van onzen grootsten bloei, de vrachtvaarders van Europa. Na vele en hardnekkige oorlogen, vooral met de Engelschen, onze mededingers naar den drietand van Neptunus, werden deze ons te machtig. Door hun ijverzucht kwam onder den Protector CROMWELL in 1651, de Acte van Navigatie, tot stand, welke in hoofdzaak bepaalde, dat vreemde schepen geene andere producten en waren, dan die van hun eigen land in Grootbritannië of zijne Koloniën mochten aanvoeren. Aan onzen handel en onze scheepvaart werd hierdoor een geweldigen

¹⁾ Zie Handelingen Staten-Generaal 1880—1881. Rede van Mr. TAK VAN POORTVLIET op 2 Dec. j.l.

De Economist, Jan. 1881: Vooruitgang op handelsgebied — Nederland — Bremen — België.

Ibid. Jan. 1881: Mr. A. BEAUJON: De „surtaxe d'Entrepot” in Duitschland.

knak toegebracht, hetgeen men dan ook juist met die beruchte acte wenschte te bereiken. Op het einde der zeventiende eeuw begon langzamerhand onze macht als zeemogendheid te tanen, tot eindelijk, door de inlijving bij Frankrijk onder Napoleon, het continentaal stelsel en het verlies onzer Koloniën, handel en scheepvaart geheel ten onder gingen. De oprichting der Nederlandsche Handelmaatschappij, de invoering van het Cultuur- en Consignatie stelsel, de hooge differentiële uitvoerrechten in onze Bezittingen, de premiën ter bescherming van den scheepsbouw vermochten niet anders dan een kunstmatige en tijdelijke ontwikkeling aan beide groote takken der volksnijverheid te geven, want deze kwijnden weldra weder, toen het ziekelijke stelsel van bescherming prijs gegeven werd voor de gezonde beginselen van den vrijen handel, voor de onbelemmerde mededinging van andere landen. Was onze koopvaardijvloot in 1850 dan ook nog de 4^{de} in rang, in 1875 de 8^{ste}, thans is zij reeds tot de 10^{de} afgedaald en streven de meeste zeevarende volken ons gaandeweg al meer en meer voorbij. Uitsluitend ons heil zoekende in Indië, hebben wij de bakens niet tijdig verzet, toen het getij begon te verlopen en laten wij op onverantwoordelijke wijze de beste bronnen ter ontginning in alle deelen der wereld, in Afrika, in Australië, in Noord-Azië, bovenal echter in Noord- en Zuid-Amerika, nagenoeg braak liggen. Maar ook in onze Koloniën worden wij thans ernstig bedreigd. Hoewel door onze geographische ligging nog altijd een der gunstigste landen voor een uitgebreid handels- en scheepvaart verkeer, zoo zijn toch door de doorgraving der landengte van Suez, de havens aan de middellandsche zee, Triëst, Venetië, Genua en Marseille, met betrekking tot den Oosterschen handel, in veel gunstiger toestand gebracht. De Franschen breidden reeds in 1869, onmiddellijk na de openstelling van het Suezkanaal, hunne Messageries nationales tot een geregelde maildienst op Indië uit. De Oostenrijksche Lloyd volgde hun voorbeeld in de latere jaren, terwijl in 1877, een Italiaansche mail door de stoomvaartmaatschappij Rubbatino tot stand kwam.

Al deze stoomlijnen worden door de betrokken gouvernementen krachtig gesubsidiëerd. Zij zoeken niet alléén hun nationale scheepvaart uit te breiden, maar tegelijkertijd nieuwe

handelsrelatiën te scheppen, waardoor het mogelijk worden zal, aan de eene zijde een débouché te vinden voor de voortbrengselen van hun nijverheid en landbouw en anderzijds de koloniale producten, die zij vroeger door onze tusshenkomst ontvingen, onmiddellijk van de bron zelve te trekken. Bovendien wil men als vrachtaarders voor de omliggende, van de zee al of niet gescheiden volken optreden.¹⁾ Portugal, Spanje, Frankrijk, Zwitserland, Zuid- en Midden-Duitsland, Italië, Oostenrijk, Hongarije, Turkije met schatplichtige landen en Zuid-Rusland kunnen door de verschillende havens aan de Middellandsche en Zwarte zeeën op de snelste en goedkoopste wijze, alles overigens gelijkstaande, hunne producten af- en hunne benodigdheden aanvoeren. De handel- en scheepvaart, landbouw en nijverheid dezer landen kunnen het geheele Oosten en onze Indische Bezittingen ruimschoots van al het noodige voorzien. De opening bovendien der Alpen-valleiën door den St. Gothard en binnen weinige jaren door den Simplon, zal den dubbelen stroom van het internationaal verkeer over Triëst, Venetië, Genua en Marseille veel beter leiden dan dit vroeger over den Semmering, over den Brenner en door den Mont-Cénis mogelijk was.²⁾ Daarbij komt nog dat Engeland door een wijze afschaffing van zijn suikeraccijns in 1874, onmiddellijk nadat de differentiëele uitvoerrechten in Indië door ons waren opgeheven, onze suikermarkt heeft veroverd. Dat Frankrijk ernstig streven gaat om Bordeaux, Hâvre en Duinkerken, door uitmuntende havenwerken, kanaal- en spoorwegverbindingen, tot de stapelplaatsen te maken van den wereldhandel en door premiën aan scheepsbouw en scheepvaart de mededinging zal doen toenemen.

Duitschland en België trachten op alle mogelijke wijzen, door differentiëele spoorwegtarieven, door uitmuntende spoor-

¹⁾ Zie o. a. De Economist 1879. J. BOISSEVAIN: De Italianen in Indië, pag. 353.

²⁾ Staat- en Staathuishoudkundig jaarboekje 1877: I. J. RAHUSEN, De Rijnscheepvaart in 1874, 1875 en 1876, pag. 36.

Ibid. 1879, I. J. RAHUSEN: De Rijnscheepvaart in 1876, 1877 en 1878, pag. 90.

en waterwegen, het personen- en goederenvervoer over hunne respectieve havens, Hamburg, Bremen en Antwerpen te dwingen en ons te overvleugelen door grooter activiteit en énergie. Onze handel en scheepvaart, landbouw en nijverheid loopen dus ernstig gevaar opnieuw een geweldigen knak, misschien zelfs den genadestoot te krijgen, wanneer wij niet alle krachten inspannen om den ondernemingsgeest, de voortvarendheid van andere volken en de gunstiger ligging der Middellandsche zeehavens te bestrijden, door alles wat op die groote bronnen van nationale welvaart betrekking heeft, in de uiterste volmaaktheid te brengen en te houden. Zonder onze Koloniën en andere deelen der wereld te verwaarloozen, moeten onze blikken zich vooral en in hoofdzaak westwaarts uit, naar Noord-, Midden- en Zuid-Amerika richten. Daar liggen onze beste bronnen ter ontginning nog geheel braak! Het heuchelijke feit, dat de doorgraving der landengte van Panama tot stand komt, behoort ons aan te moedigen krachtig de hand aan den ploeg te slaan; want daardoor zullen wij, met flinke medewerking van ons zelve, de verloren voordeelen door de opening van het Suez-Kanaal, zelfs opzichts den Oosterschen handel, voor een goed deel kunnen herwinnen. Volgens het verslag toch van het „Congres international d'Études du Canal Interocéanique”, dat in de tweede helft van Mei 1879, te Parijs bijeenkwam, mag men, naar tal van bescheiden en nauwkeurige opgaven, aannemen, dat het handelsverkeer tusschen Europa en China, Japan, de Phillippijnsche eilanden, Neêrlands-Indië en Australië langs deze route, in geldswaarde uitgedrukt, minstens het een vierde van het tegenwoordige zal bedragen. Opzichts dezen handelsweg nu bezit ons land nog altijd de gunstigste ligging. ¹⁾

Voor handel en scheepvaart, in de eerste plaats, is daartoe noodig onmiddellijke, volledige en krachtige invoering van al de zeventien maatregelen door de Commissie van Enquête omtrent den toestand onzer koopvaardijvloot voorgesteld. Enkele daarvan zijn schoorvoetend het rijk der werkelijkheid binnengetreden. Aan andere is een begin van uitvoering gegeven.

¹⁾ J. DIRKS, Waarde van het Panama-Kanaal voor den wereldhandel, 1880.

Maar de voornaamste en meest ingrijpende zijn nog altijd een doode letter gebleven en zullen dit blijven, zoo er niet aanhoudend en krachtig bij Regeering en Staten-Generaal aangedrongen wordt. „Frapper fort et frapper toujours” moet onze leus zijn! Wij moeten onvermoeid op dit aanbeeld hameren tot de vonken links en rechts, naar alle richtingen, heenspatten! Die nog in de lucht zwevende maatregelen zijn: de invoering van het professioneele onderwijs voor den handel, voor scheepsbouwmeesters, bazen en werklieden op de werven, voor kapiteins, stuurlieden en machinisten op de schepen; de wijziging der Wet op de nationale militie voor zeevarenden; de behoorlijke regeling van het Loods- en Consulaatwezen; de invoering van de beperkte aansprakelijkheid der eigenaars van reederij-aandeelen; de instelling eener afzonderlijke afdeeling voor handel en scheepvaart, met deskundig personeel, bij het Departement van Waterstaat; de volledige verbetering der vaarwegen uit onze koopsteden, zoo naar zee als naar het binnenland; de tot standbrenging van de noodige inrichtingen in onze havens en koopsteden voor een uitgebreid handels- en scheepvaartverkeer; de afschaffing der haven- en kanaalgelden in de rijkshavens en op de rijkskanalen; de voltooiing van het spoorwegnet en de behoorlijke regeling van de Exploitatie der spoorwegen ter bevordering van het personen- en goederen-vervoer; en eindelijk zoo spoedig en zoo volledig mogelijke invoering van het vrijhaven- en vrijhandelsstelsel.

Hoe toch zou het doenlijk zijn met vrucht tegen andere volken te concurreeren, wanneer het personeel onzer handelshuizen, onzer werven en onzer vloot achterstaat bij dat van vreemde landen? Wanneer onze staatsmannen en ambtenaren niet bekend zijn met de behoeften en gebreken van den feitelijken toestand des handels en der scheepvaart? Wanneer er geen behoorlijk onderzoek naar de oorzaken der zeerampen plaats heeft, waardoor zij in het duister verscholen blijven, alle belanghebbenden bij de scheepvaart afschrikken en deze vermoorden? Wanneer onze wetgeving, ons Loods- en Consulaatwezen niet beantwoorden aan de eischen des tijds? Wanneer tijdroovende formaliteiten, drukkende onkosten, hooge kanaal- en havengelden het handels- en scheepvaartverkeer belemmeren?

Wanneer de inrichtingen voor het lossen, het laden en repareren der schepen, voor het opslaan der goederen in vele onzer havens blijven ontbreken?

Hoe vooral zou het mogelijk zijn onze groote koopsteden opnieuw tot de brandpunten van het wereldverkeer te maken, wanneer Amsterdam, het hart des lands, niet onmiddellijk zijn kortsten, goedkoopsten en besten weg naar Duitschland: zijn kanaal door de Geldersche vallei en zijn verbeterd vaarwater naar Rotterdam verkrijgt? Wanneer niet zonder dralen aan de afdoende verbetering van den Rotterdamschen waterweg met kracht de hand geslagen wordt? Wanneer Zwolle niet onverwijd zijn verbeterden waterweg naar de Zuiderzee bekomt? Wanneer het vaarwater naar de haven van Harlingen niet weldra voltooid en de buitenhaven van Zoutkamp niet spoedig tot stand gebracht worden? Wanneer onze binnenlandsche kanalen en ons spoorwegnet niet beantwoorden aan de behoeften van den tegenwoordigen tijd? Wanneer al onze groote handelsplaatsen niet onverwijd door spoorwegen met de verschillende zeehavens verbonden worden? Wanneer wij niet door de geheele afschaffing van den suikeraccijns, de voor handel, scheepvaart en nijverheid zoo gewichtige suikermarkt weer met kracht zoeken te herwinnen eer zij geheel verlopen is? ¹⁾ Wanneer wij niet door spoedige invoering van het porto-franco geheel Nederland tot een vrijhaven maken en het gezonde stelsel van den vrijen handel niet konsekwent durven aan te nemen en in toepassing te brengen? ²⁾

¹⁾ De Economist, 1878. TOEWATER, Opmerkingen aangaande de suikerwestie.

De Economist, Jan. 1881. Engeland en de suikerpremies.

²⁾ Zie Algemeen Handelsblad, 3, 4, 5 Sept. 1880. Rotterdam contra vrijen handel.

De Economist 1877. Mr. A. BEAUJON: Een tolverbond met België?

Ibid. 1879. Tolverbonden.

Ibid. 1880. A. SASSEN: Het jongste internationaal congres voor Handels-aardrijkskunde.

De vragen des tijds 1877. G. J. RIVE: Een tolverbond tusschen Nederland en België.

De Economist, Maart 1880. Reciprociteitsvoorwaarden of „niet terug“?

Boven alles mag de énergie van het Nederlandsche volk, naar het misselijke voorbeeld der Tweede Kamer, zich nimmer uiten in een zelfmoordende en bekrompen ijverzucht tusschen onze verschillende koopsteden. Wij moeten allen elkander veeleer krachtig steunen, naar der vaderen leus „Eendracht maakt macht” tegen de scherpe buitenlandsche mededinging!

Al de bovengenoemde maatregelen vullen elkander aan en hebben dezelfde functiën te verrichten als de beide machines op een stoomschip: zij moeten elkander door de doode punten heenvoeren!

De reden, dat hunne invoering zich nog altijd wachten laat, wordt beweerd gelegen te zijn in den slechten toestand van 's Lands financiën.

't Valt moeilijk hierbij een medelijdenden glimlach te onderdrukken!

Gewoon uit enghartige zelfzucht, de schapen te villen, in plaats van ze, als wijze mannen, op tijd te scheren en de overtollige wol ten hunnen bate aan te wenden, worden wij kleinmoedig, nu wij langzamerhand in den gezonden toestand gekomen zijn van, zooals ieder ander volk, eigen uitgaven uit eigen inkomsten te moeten bestrijden. Wij zijn ontzenuwd als de rechtvaardige straf voor een onrechtvaardige en bekrompen koloniale staatkunde!

De voorstanders van „redding door bezuiniging” schijnen zich den Staat voor te stellen als een renteniertje, dat angstvallig de tering naar de nering zetten moet. Trouwens geheel ten onrechte!

Wanneer het Land middelen noodig heeft om de groote productieve werken of andere noodzakelijke instellingen van openbaar nut in 't leven te roepen, dan behoort men juist den omgekeerden regel te volgen, dan moet men flink weg de nering naar de tering durven zetten. De noodige gelden worden dan gevonden door het sluiten van leeningen, of door de verhoogde opbrengst der belastingen. In een land toch waar alle bronnen van inkomsten ruimschoots vloeien, waar alle bronnen van welvaart welig tieren, ontvangt de schatkist, de uitgaven aan groote openbare werken, vooral ter bevordering van een uitgebreid handels- en scheepvaartverkeer,

besteed, met woeker terug door de stijging der middelen en vallen billijk verdeelde lasten gemakkelijk te dragen; maar daar, waar al de groote takken der volksnijverheid, als handel en scheepvaart, landbouw en industrie, zooals bij ons, uit gebrek aan de noodige inrichtingen, voortdurend kwijnen, wordt iedere belasting, hoe gering ook, in de hoogste mate drukkend. STIELTJES zeide dan ook zéér terecht in zijn nota bij het Voorloopig verslag der kanalenwet: „Men moet den geheelen omkeer, die sommige streken van ons Vaderland ondergaan hebben door kanaalaanleg, hebben gezien, om overtuigd te zijn, dat die wijze van geldbesteding door het Rijk de beste der geldbeleggingen is.”¹⁾

Stellen wij ons daartoe Frankrijk ten voorbeeld.

Frankrijk, op het einde van den Fransch-Duitschen oorlog, lag zieltogend, naar men meende, aan de voeten van het oppermachtige Duitschland. Het land grootendeels verwoest, vele krachtige mannen, in den bloei des levens gesneuveld of in krijgsgevangenschap weggevoerd, met een pas gedempten bloedigen strijd zelfs tusschen zijn eigen zonen. Men zou het een scherpen breidel in den bek wringen en voor altijd knakken! Twee zijner rijkste provinciën, den Elzas en Lotharingen, moesten afgestaan en 5000 millioen francs als oorlogsschatting aan den overwinnaar opgebracht worden. Maar ongelijk aan onze staatsmannen, wilde het van geen „redding door bezuiniging” hooren, zich niet ontzenuwen en afmatten door nutteloos geweeklaag over zijn haast wanhopigen toestand.

Aan geen Staatsbankroet werd gedacht!

Men sloeg met kracht, met voortvarendheid de handen aan het werk. 750 millioen francs werden onmiddellijk bestemd voor de kanalisatie zijner rivieren en verbetering der waterwegen en 2000 millioen francs bovendien voor andere nuttige openbare werken.²⁾ Leeningen werden gesloten, waar noodig oude belastingen verhoogd of nieuwe ingevoerd. En de uit-

¹⁾ Zie Bijlagen Handelingen Staten-Generaal 1877—1878. Nota A, Voorloopig verslag der Kanalenwet.

²⁾ Zie Handelingen Staten-Generaal 1878—1879: Kanalenwet. Redevoering van Mr. TAK VAN POORTVLIET en Mr. VAN TIENHOVEN.

komst? Frankrijk bleek niet te vergeefs een ruimen blik in de toekomst gehad, niet te vergeefs op de veerkracht zijner kinderen gerekend te hebben.

Binnen enkele jaren zag het de kolossale oorlogsschatting, met de rente 5500 millioen francs bedragende,¹⁾ afbetaald en het grondgebied door den overwinnaar ontruimd. In 1879 reeds, was er, na de énorme sommen voortdurend besteed aan de verbetering van het onderwijs, aan werken van openbaar nut, aan reorganisatie van het leger en andere noodige hervormingen, en ondanks de invoering van den zwaarsten algemeenen dienstplicht, al een batig saldo in kas van 60 millioen francs. Het stelde onlangs weêr 120 millioen beschikbaar tot opbeuring van scheepsbouw en scheepvaart, te verdeelen over 10 jaren; 9 millioen voor spoorwegen in Senegambië; 48 millioen voor een nieuwen Simplon-tunnel om het vervoer van passagiers, brieven en goederen uit het Oosten over zijn land en zijne havens te leiden,²⁾ en ondanks dit alles, schafte het op den 2 Juli jl., met algemeene stemmen van het Wetgevend lichaam, in eens voor 152 millioen aan belastingen af, makende met de reeds vroeger opgehevene, een totaal bedrag van 307 millioen francs aan afgeschafte belastingen in nog geen acht jaar tijds. Welk een gunstigen invloed die wijze en krachtige staatkunde voortdurend blijft uitoefenen, blijkt uit het feit, dat de opbrengst der belastingen er voor de eerste helft van October jl., dus voor een tijdperk van slechts vijftien dagen, de raming met ongeveer 12 millioen en voor het jaar 1880, de begrooting met 174 millioen francs overtroffen. Wij daarentegen durven door onze moedeloze, weeklagende en onpraktische Volksvertegenwoordiging, met hun jammerlijke „redding door bezuiniging” amper op een gemiddelde inkomstenvermeerdering van 2 millioen, zegge twee millioen, in een geheel jaar, rekenen!

Thans is er weer in behandeling het vroeger reeds door den beroemden vestingbouwkundige VAUBAN onder Lodewijk XIV en in 1869, opnieuw door MICHEL CHEVALIER voorgestelde kanaal,

¹⁾ Economist 1878. Mr. H. G. PIERSON: De crisis van 1873.

²⁾ Zie Nieuwe Rotterdamsche Courant, Aug. 1880: De Simplon-tunnel.

dat Bordeaux met Cette verbinden en dus een nieuwen waterweg zal scheppen tusschen den Atlantischen Oceaan en de Middellandsche zee, met het doel om Bordeaux tot de haven- en stapelplaats des wereldhandels te maken, om met zijn oorlogs- en handelsvloot uit den Atlantischen Oceaan en het Kanaal, de Middellandsche zee binnen te stevenen zonder Gibraltar te passeeren en om door de bevlœiing zijner wijngaarden de verwoestingen der phylloxera devastatrix — wijnstokkuis — afdoende te bestrijden. De kosten van dit grootsche werk worden geraamd op 600 à 700 millioen francs.¹⁾ Zoo wreekt een veerkrachtig volk zich op de slechte tijden! Zoo dwingt het ieders eerbiedige bewondering af!

Zou het niet verstandig zijn van onze staatsmannen en groote aanbeveling voor ons allen verdienen, in plaats van rustig en werkeloos allerlei klaagliederen aan te heffen, het voorbeeld van Frankrijk eindelijk eens na te volgen? Om eindelijk eens tot handelen over te gaan?

Wij moeten daarvoor de twee grootste hefboomen der moderne tijden, associatie en coöperatie van krachten, met alle macht in werking brengen. Het middel daartoe vinden wij in de oprichting van een Handelscongres, op de leest geschoeid van den Duitschen Handelsdag. Op algemeene vergaderingen kunnen daar onze handels- en scheepvaartbelangen besproken en de middelen beraamd worden om in de bestaande behoeften te voorzien. Zich plaatsende op het standpunt der algemeene belangen, zou zulk een gemeenschappelijke bespreking en behandeling, niet alléén een ernstige overtuiging scheppen omtrent datgene, wat voor den bloei dezer groote takken der volksnijverheid zoo zeer noodzakelijk is, maar vooral zouden wij met meer kracht en stellig met beter succes dan thans kunnen aandringen op de vervulling van beider eischen.²⁾

Wat het eerste gedeelte betreft, dit is reeds in de naaste

¹⁾ Zie: l'Explorateur géographique et commerciale 1876. FONCIN: Projets de canal maritime de l'Océan à la Méditerranée, pag. 184. LA BRUNIE: Les Canaux du Midi et la création d'un grand canal maritime de l'Océan à la Méditerranée, pag. 205.

²⁾ Zie Economist 1877. G. J. RIVE: De eischen van onzen handel.

toekomst voor de zaak, die ons bezig houdt, door de Scheepvaart-Enquête tot stand gebracht. In de zeventien maatregelen door de Commissie voorgesteld, werden de behoeften voor handel en scheepvaart geformuleerd, die een innige publieke overtuiging dringend noodig oordeelde.

Het geldt thans alléén de vraag ze uit het rijk der schimmen tot het werkelijke leven op te roepen. Dit zal zonder krachtige pressie op de Regeering en Staten-Generaal, schitterende door moedeloosheid en onkunde op dit gebied, nog vele jaren kunnen duren. Voor hen toch is de Nederlandsche maagd geen fiere schoone meer, gewapend met speer en vrijheidshoed, en steunende op den leeuw, als het symbool der kracht! Zij is helaas! een oud besje geworden, met breikous en nachtmuts, rustig ingedommeld naast het schaap, het beeld der onnoozelheid!

Intusschen, de tijd dringt!

Wachten wij niet met den put te dempen tot het kalf verdronken is, maar laat ons als praktische mannen roeien met de riemen, die wij bezitten!

Vereenigen wij ons dan door de oprichting van zulk een Handelscongres met een handelsdag. Welke macht dergelijke lichamen uitoefenen zien wij in vele voorbeelden. Wij herinneren hier aan de wijzigingen in de rechterlijke organisatie en de wetgeving, verkregen door den juristendag. Aan de afschaffing van het dagbladzegel door het anti-dagbladzegelverbond. Aan de herziening van de Wet op het Lager Onderwijs door de vereeniging Volksonderwijs. Aan den anti-dienstvervangingsbond, die met zekeren tred zijn doel nadert. Aan de vereeniging „Schuttevaer”, die door een onvermoeid werken en streven reeds zooveel voor de binnenvaart en den handel tot stand bracht. Aan den jeugdigen Bond ter bevordering van het algemeene stemrecht, gloeiende van vaderlandsliefde en zucht tot handelen. En eindelijk, aan de zoo even opgerichte „Unie” te Amsterdam, zich dapper ten strijde aangordende. De beide laatsten vooral zijn opwekkende verschijnselen. Wij hopen hartelijk, dat ieder rechtgeaard vaderlander ze krachtig zal steunen!

Wij moeten bedenken, dat in elken staat, iedere Regeering

iedere Volksvertegenwoordiging, zich ten slotte naar den ernstig en met kracht geopenbaarden volkswil moet voegen. Bedenken, dat welken geest van moedeloosheid omtrent de financiëele, de commerciëele, de politieke toekomst van het Vaderland de onzen ook bevangen moge, wij althans innig doordrongen zijn van de eeuwige waarheid, dat niets zonder moeilijkheden, zonder inspanning, zonder strijd tot stand komt. Dat het leven van een volk, even als het leven van een individu, een onophoudelijke worsteling is tegen bezwaren van allerlei aard, maar dat voor mannen, met een onverzettelijken wil en een ijzeren volharding, het woord onmogelijk nimmer bestond en nimmer bestaan zal!

„Car la lutte c'est la vie!”

JULES FAVRE.

Wij hebben het stik in den wind met een dubbel gereefde koelte in een nauw gevaarlijk vaarwater en zijn te lang over een boeg blijven doorloopen. Het schip van staat klaar te maken tot wenden, kan door een paar man van de wacht geschieden. Maar om de groote manoeuvre veilig en snel uit te voeren, zijn „alle hens,” „ieder op zijn werk,” noodig. De Regeering en Staten-Generaal zijn bang in de wending eenige zeilen te verliezen en willen het overstag gaan uitstellen in de hoop op handzamer weêr. Maar de barometer daalt al meer en meer. De storm neemt hand over hand toe. Zoo naderen wij de klippen en zullen stranden, wanneer er langer gedraald wordt!

Onze machthebbenden zijn doof voor de dringende staatkundige, sociale en economische hervormingen!

Wanneer de bevalling niet op de natuurlijke wijze kan plaats hebben, waardoor moeder en kind een zekeren dood tegemoet gaan, past de kundige en ferme accoucheur, als uiterste middel, met vaste hand de keizersnede toe.

Wat de keizersnede was voor de zwangere vrouw, is de revolutie voor de zwangere maatschappij! De revolutiën zijn de barensweeën der menschheid!

Het Nederlandsche volk, de armhartige kibbelarijen tusschen de politieke mannen reeds bitter moede en wars van de eindelooze dorre redevoeringen, vraagt hongerend om brood! Maar de onverbeterlijken, met een volharding een edeler zaak waardig, bieden het altijd weêr opnieuw steenen voor voedsel aan!

De martelaren zaaien. Verhevene roeping! De oogst echter kan alléén door het volk binnengehaald en in de schuren weggeborgen worden. Geen minder nuttige taak! Want bij gebrek

aan maaiers verrot het rijpe graan op den akker en komt een hongersnood met al zijn rampen de menschheid geeselen!

De voorposten, de voorhoede kunnen wel lichte, aanwanke-lijke voordeelen op den vijand behalen, maar de hoofdtroep van het leger moet den veldslag beslissen, de zegepraal aanbren- gen! Concentratie van krachten is daarvoor een gebiedende eisch! Vooruit dan, moedig en vol vertrouwen! Achteruit, rechts, links, grijnst de nederlaag ons tegen. Dus nooit terug! Geen zwenken! Alléén vooruit ligt de toekomst en in de toekomst de overwinning!

Zijn de noodige staatkundige, maatschappelijke en econo- mische hervormingen werkelijkheid geworden, dan zal het alléén nog maar van onze eigen geestkracht, van onze eigen voortva- rendheid, van onze eigen wijsheid en onzen praktischen zin afhangen, om de vroegere plaats, in de eerste rij, aan het hoofd der volken, roemrijk en fier te hernemen, als de waardige nazaten onzer groote voorvaderen: als de pionniers der vrij- heid en beschaving!

Onze eenige vijanden, die wij zonder kwartier te lijf moeten, zijn: wantrouwen in eigen kracht, vrees voor anderen!

Toen de eerste Grieksche gezant, tijdens de Republiek, den Romeinschen Senaat werd binnengeleid, meende hij een verga- dering van koningen te zien.¹⁾ Zoo zouden wij wenschen in ieder man van Nederland een koning te begroeten! Geen vor- sten zooals Cinéas zich die voorstelde. Maar in den overdrachte- lijken zin van Seneca's woorden:

„Hij is een koning, die niets vreest! Dit is een koninkrijk, dat ieder man zich zelven scheppen kan!”²⁾

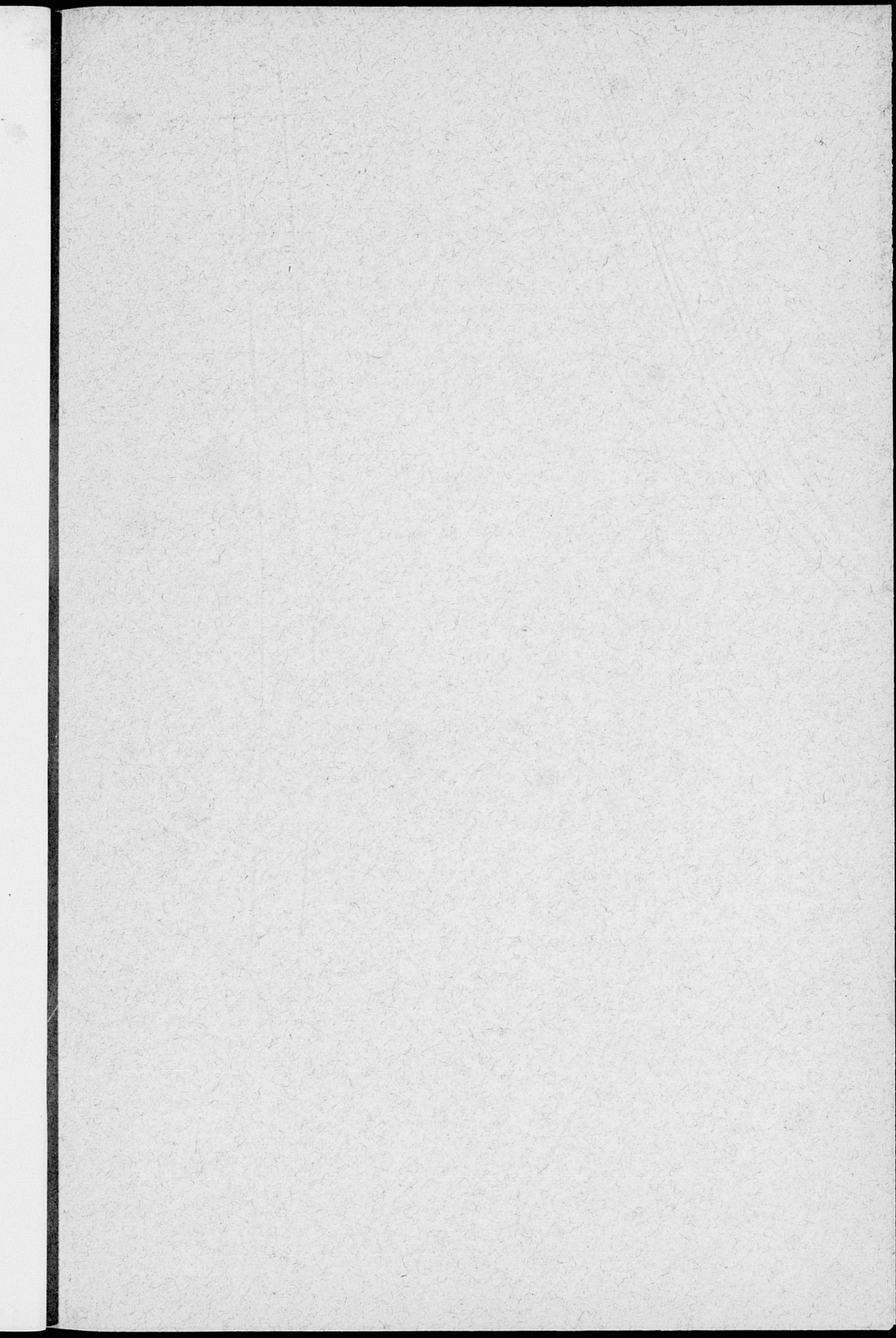
GRONINGEN, Februari 1881.

J. H. ROVERS.

¹⁾ Plutarch's Lives. I anghornes. Pyrrhus, pag. 282.

LAURENT, Histoire du droit des gens et des relations internationales. Études sur l'histoire de l'humanité 1855, T. III. Rome, pag. 135.

²⁾ „Rex est qui metuit nihil; Hoc regnum sibi quisque dat.” Thyest. act II.



VAN DENZELFDEN SCHRIJVER IS VROEGER VERSCHENEN :

„ONZE SCHEEPVAART.”

„ONZE ZEELIEDEN EN PASSAGIERS.”

1876.

f 0,75.

„PRO-PATRIA.”

„ONZE VOLKSWAPENING

TE

LAND EN TER ZEE.”

1878.

f 1,50.