

Jurjen R. Leinenga, *Leren navigeren. 200 jaar maritiem onderwijs in Harlingen* (Zutphen: Walburg Pers, 2018, 176 pp., ISBN:978 94 624 929 50).

De Nederlandse kust is tot op de dag van vandaag gelardeerd met steden die een thuishaven bieden aan zeevaartscholen, al was hun aantal een eeuw geleden nog dubbel zo hoog dan tegenwoordig. Van Delfzijl (Abel Tasman, 1856), Terschelling (Willem Barentsz, 1875), Harlingen en Den Helder (Koninklijk Instituut voor de Marine, 1829), Amsterdam (1785) en Rotterdam (1833) tot en met Vlissingen (Michiel de Ruyter, 1903) treffen we deze bijzondere onderwijsinstellingen aan. Bijna zonder uitzondering hebben deze instituten ter gelegenheid van hun honderdjarig bestaan een gedenkboek laten verschijnen. De Amsterdamse opleiding deed dat bij haar tweede eeuwfeest en de marine-opleiding bij haar 170-jarig bestaan. Deze laatstgenoemde opleidingen hebben de interessantste publicaties over dit onderwerp geleverd. De maritiem historici Gerard Acda en Philip Bosscher tekenden in 1985 voor *Tot een rechtschapen en goed zeeman toe te rusten*, waarin zij de geschiedenis van de Amsterdamse zeevaartopleiding in een breder perspectief plaatsen. Beide auteurs, nu aangevuld met onder anderen Ger Teitler en Marc van Alphen, waren veertien jaar later verantwoordelijk voor *Het Instituut*: een veelomvattend en rijk geïllustreerd overzicht van de opleiding van Nederlandse marineofficieren en van hun Helderse bakermat. Jurjen Leinenga treedt met zijn studie van de Harlingse opleiding in deze traditie.

Het initiatief voor een opleiding voor kapiteins en stuurman werd in 1818 genomen door de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen. Twee leden van de Harlingse afdeling van deze met onderwijs zeer begane vereniging stelden voor een docent, opgeleid aan de Amsterdamse zeevaartschool, in de gelegenheid te stellen ook in Harlingen een dergelijke opleiding op te zetten. Nog datzelfde jaar werd aan de Heiligeweg in het Friese stadje de school voor Wis- en Zeevaarkunde geopend. Deze opleiding moest de kwaliteit van vooral de voor Harlingen belangrijke walvisvaart omhoogstuwten. Veel leerlingen vonden bovendien hun weg op schepen die handel dreven van de Oostzee tot aan Nederlands Indië. De financiering van de school was in handen van 't Nut, vanaf 1841 gezamenlijk met de gemeente. Later kwamen Rijk en provincie daar met bescheiden bedragen bij. De leerlingen kwamen in de tweede helft van de negentiende eeuw voornamelijk uit Friesland en Groningen en de groepsgrootte op de school was tijdens de eerste decennia van haar bestaan gemiddeld rond de zestig. Die omvang zou in de loop van

haar bestaan fluctueren, wat minder gold voor de geografische herkomst van de leerlingen.

Met de komst van stoom en ijzer in de scheepvaart waren vooral de Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij en de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij belangrijke afnemers van de in Harlingen opgeleide zeelieden, maar een deel van die zeelieden vond ook een toekomst in de binnenvaart. Kort na de Eerste Wereldoorlog verdween de band met 't Nut en werd er een schoolgeld ingevoerd met mogelijkheden tot vrijstelling daarvan. Ministeriële regelgeving en financiering werden nu bepalend voor de inrichting van de opleiding.

Leinenga verbindt het verhaal van de school aan de sociaaleconomische geschiedenis van Harlingen en aan enkele nationale en mondiale ontwikkelingen in de scheepvaart en in de handelsstromen. Nog meer oog heeft hij voor de persoonlijke levensverhalen en biografische schetsen van de verschillende leerlingen. Die geven een boeiende inkijk in het leven op zee en de veranderingen die daarin in de loop der tijd optraden. Kleurrijk is bijvoorbeeld het leven van de Groninger Marten Toonder (1879-1965) die in 1902-1905 de opleiding in Harlingen volgde. De opleiding gaf hem de mogelijkheid als stuurman carrière te maken bij Van Nievelt, Goudriaan en Co. Een interessant detail is dat Toonder sr. stuurman was op het eerste Nederlandse schip dat tijdens de Eerste Wereldoorlog tot zinken werd gebracht: de Alcor, op 2 augustus 1914 in de Oostzee. Toonders zoon en naamgenoot werd de schepper van de *Bommel*-strips.

Tijdens de eerste jaren van het interbellum kreeg het onderwijs in Harlingen een sterk technisch karakter. Na een korte bloeiperiode van de school sloeg de economische crisis toe. In 1934 ging de school dicht; alleen een binnenvaartopleiding resteerde. Leinenga gaat wat de jaren '40-'45 betreft vooral in op de avontuurlijke belevenissen van oud-leerlingen op de Nederlandse koopvaardij schepen waarop zij als machinist, stuurman of kapitein werkten. Hij baseert zich hierbij op bestaande studies over de Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd en een aantal gepubliceerde levensbeschrijvingen. Na de oorlog herrees de school als opleiding voor kust-, Rijn- en binnenvaart (Oranje Nassauschool op LBO en MBO niveau), met uniformen, een internaat (vanaf 1958) en eigen opleidingsschepen. Daarnaast ontstonden technische opleidingen voor scheepswerktuigbouwkunde (MBO) en een avondschool voor binnenvaart. In de eerste helft van de jaren zestig deden vrouwelijke leerlingen, nog in bescheiden aantallen, hun intrede. Pas een decennium later werd de aanwezigheid van vrouwen iets minder uitzonderlijk in de wereld van de scheepvaartopleidingen. Leinenga besteedt ruime aandacht aan enkele vrouwelijke pioniers in deze mannenwereld (150-153).

Een dalend leerlingenaantal en het streven naar grotere, gefuseerde opleidingen raakten in de jaren tachtig aan de wortel van het Harlingse zeevaartonderwijs. De vraag was of een zelfstandig voortbestaan van deze

relatief kleine, gespecialiseerde opleidingen een toekomst had. Fusies met onder meer de opleiding in Delfzijl werden onderzocht. Het resultaat was de oprichting van het Noordzee College waarin een groot aantal Friese en Noord-Hollandse maritieme opleidingen gingen samenwerken (1994). Dit college werd in 2007 op zijn beurt onderdeel van de Dumare Onderwijs Groep. De technische scheepvaartkundige opleiding ging in 1990 op in het Friesland College in Leeuwarden. Het Harlingse onderwijs acteert hierbinnen als Maritieme Academie Harlingen (VMBO en MBO niveau). Het internaat bleef ondanks al deze veranderingen deel uitmaken van de opleiding. Leinenga eindigt in optimistische toon: de nationale en internationale verankering en het technisch niveau van de Harlingse Maritieme Academie acht hij zeker toekomstbestendig. De momenten van lage leerlingenaantallen die de toekomst van de opleiding wankel maakten, lijken voorbij.

De maritiem historicus Leinenga, gespecialiseerd in de geschiedenis van de walvisvaart, heeft een aantrekkelijk ogend, vlot geschreven gedenkboek gemaakt, waarin hij ruim aandacht besteedt aan de persoonlijke ervaringen van leerlingen. Zijn persoonlijke betrokkenheid bij en zijn waardering voor de opleiding steekt hij niet onder stoelen of banken. *Leren navigeren* is niet geannoteerd, maar bevat wel een beredeneerde bibliografie.

Een wetenschappelijke studie over de zeer geschakeerde en gefragmenteerde geschiedenis van het Nederlandse maritieme onderwijs ontbreekt. Leinenga kon daar niet op terugvallen om zijn onderwerp in breder maritiem-historisch perspectief te plaatsen. Net zomin problematiseert hij wat maritiem onderwijs nu eigenlijk zo bijzonder maakt, zoals Victor Enthoven wel deed in het artikel 'The Sea, the Sea!', gepubliceerd in 2003 door de Nederlandse Defensie Academie in de bundel *Officer Education. The Road to Athens!* Desondanks schreef hij een aantrekkelijk gedenkboek, dat de Walburg Pers fraai heeft vormgegeven.

Wim Klinkert, Nederlandse Defensie Academie, Breda; Universiteit van Amsterdam