

3-1-1990

Periodek van de vereniging van oud-leerlingen der zeevaartschool terschelling

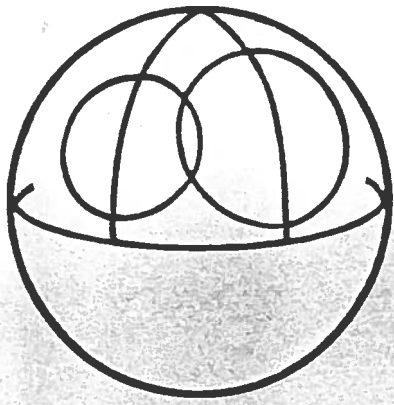
Anonymous

Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

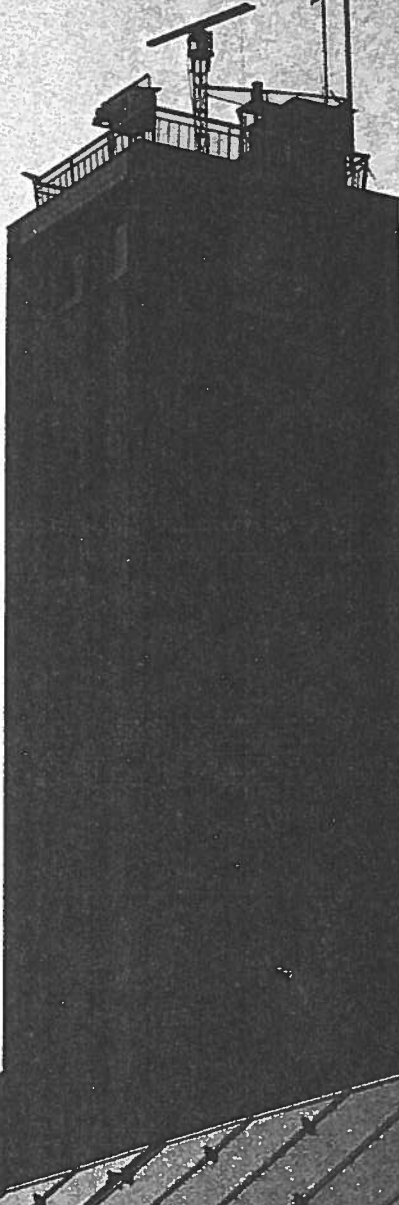
Anonymous, "Periodek van de vereniging van oud-leerlingen der zeevaartschool terschelling" (1990). *WMU in the News*. 403.
http://commons.wmu.se/wmu_news/403

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.



CORNELIS DOUWES

Nr. 101 maart 1990



PERIODIEK VAN DE VERENIGING VAN OUD-LEERLINGEN
DER ZEEVAARTSCHOOL TERSCHELLING



WMU

In deze rubriek besteedt S.J. Cross aandacht aan het werk van de *World Maritime University* in Malmö.

In oktober 1989 bracht hij met elf studenten van de afdeling Maritime Education and Training (Nautical) een werkbezoek aan Nederland, waarbij Wageningen, Den Helder en Terschelling op het programma stonden.



Foto: S.J. Cross

Studenten uit Malmö bezoeken de hogere zeevaartschool Willem Barentsz. Samen met de heren M. Harms en W. Smit poseren ze voor de ingang van de school.

In de zeevaartschool werden de buitenlandse gasten uitvoerig geïnformeerd over de Nederlandse opleidingen. Verder werden bezoeken gebracht aan de radarsimulator, de kustwacht Brandaris en het betoningsvaartuig Terschelling.

Op de terugreis naar Harlingen werd de brug van het m.s. 'Friesland' bezocht.

World Maritime University, Malmö, Sweden

In het begin van de tachtiger jaren begonnen in Zweden, evenals in een aantal andere gevestigde maritieme landen, de nationale koopvaardij, de scheepsbouw, alsmede de nautische opleidingen grond te verliezen. Soms werden door de betreffende bedrijven of instellingen nieuwe activiteiten ontplooid

waarbij gepoogd werd de werkzaamheden te concentreren op mogelijke groeimarkten, waar nog eer te behalen viel. Dat hierbij inventiviteit aan de dag werd gelegd, moge blijken uit een aantal van die alternatieve activiteiten.

Scheepswerven gingen over op maritiem research en consultancy en legden zich toe op automatiseringsactiviteiten. Daarnaast werd door Kockums in Malmö een deel van de bestaande gebouwen en terreinen aan autofabrikant Saab overgedaan; deze had behoefte aan uitbreiding maar bij nieuwbouwwplannen werd men bemoeilijkt door voorschriften en regels.

Wat betreft de nautische en technische officiersopleidingen werd ook daar gesaneerd en bleven de zeevaartscholen te Gothenburg en Kalmar als enigen over om de Zweedse markt te bedienen. De zeevaartschool te Malmö werd gesloten om vervolgens weer te worden geopend, maar nu ten behoeve van een andere markt en wel die van de maritieme ontwikkelingslanden.



IMO

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), een gespecialiseerde afdeling binnen de Verenigde Naties, ontstond behoefte om activiteiten en financiële middelen, beschikbaar voor de 'upgrading' van de maritieme onderwijsactiviteiten in de derde wereld, efficiënter dan voorheen te benutten.

Een en ander resulteerde in een vorm van 'omgekeerde ontwikkelingssamenwerking' waarbij, in plaats van het zenden van gelden, mankracht en expertise naar verafgelegen (moeilijk beheers- en controleerbare) ontwikkelingslanden, deze landen de kennis en ervaring in een centraal gelegen, goed bereikbare plaats beschikbaar te stellen. Hiertoe werd in 1983 de World Maritime University in het Zuid-Zweedse Malmö in het leven geroepen.

Opbouw

In de beginperiode werden zowel één- als tweejarige cursussen aangeboden, waarvan enige een duidelijk afastend karakter droegen. Momenteel is het onderwijskundige programma gestabiliseerd en telt een zevental tweejarige cursussen; wordt een cursus met goed gevolg doorlopen dan verkrijgt de kandidaat een MSc-diploma in de betreffende studierichting. Deze studierichtingen zijn thans

- GMA (General Maritime Administration)
- PSA (Ports and Shipping Administration)
- MSA-N (Maritime Safety Administration-Nautical)
- MSA-E (Maritime Safety Administration-Engineer)
- MET-N (Maritime Education and Training-Nautical)
- MET-E (Maritime Education and Training-Engineer)

- TMS (Technical Management Shipping Companies).

Vergelijkingen met het Nederlands bestel zijn niet exact te geven. Om toch een indruk te krijgen, de volgende indicaties:

- GMA - Opleiding gericht op werkteerrein van Ministerie Verkeer en Waterstaat;
- MSA - opleiding gericht op werkteerrein havenautoriteiten;
- WET - opleiding gericht op werkteerrein scheepvaartinspectie;
- MET - opleiding tot leerkracht bij het maritiem onderwijs;
- TMS - opleiding gericht op werkteerrein scheepvaartmaatschappij.

Eik van de opleidingen is betrekkelijk autonoom en staat onder de leiding van een 'Course Professor', daarbij geassisteerd door een 'Course Lecturer'.

Overkoepelend staat daarboven een 'Academic Dean/Vice Rector' die de uiteindelijke onderwijskundige verantwoordelijkheid draagt.

Aan de top tenslotte, een 'Rector' die voornamelijk verantwoordelijkheid draagt voor de financiën en de 'public relations'.

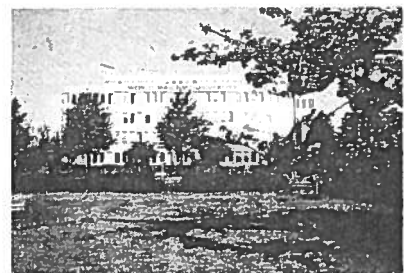
Vanwege de overeenkomst tussen Imo en Zweden werd tot voor kort steeds een rector met de Zweedse nationaliteit aangesteld. Daarnaast wordt echter gestreefd naar een zo groot mogelijke verscheidenheid aan nationaliteiten binnen de staf. Ter ondersteuning van het academisch proces zijn er drie 'Programma Officers' (voor het organiseren en begeleiden van 'Field trips' en 'On the job training'), alsmede een administratieve en een algemene dienst.

De 'course professor' en de 'lecturer' geven zowel les aan hun eigen cursus als aan de zes andere wanneer de stof binnen hun specialisme valt. Voorts regelen zij de planning, de roosters en de verdere gang van zaken binnen hun cursus.

Naast eigen leerkrachten wordt gebruik gemaakt van diensten van zogenaamde 'Visiting Professors', teneinde een inbreng van actuele en gespecialiseerde kennis te waarborgen.

In perioden, variërend van 1 tot 14 dagen dragen deze experts in Malmö hun kennis aan de studenten over; dit geschiedt belangeloos met uitsluitend vergoeding van reis- en verblijfkosten.

Uit Nederland komt regelmatig een zestal 'Visiting Professors' om bijdragen te leveren. Dit unieke concept bewijst opnieuw dat het goede niet altijd duur hoeft te zijn.



Studenten

De studenten die aan de WMU studeren zijn veelal door hun regering, bedrijf of instituut geselecteerd en uitgezonden en komen in het algemeen met meer dan gemiddelde motivatie naar Malmö.

De toelatingseisen verschillen per cursus, maar meestal wordt de hoogste nautische of technische vaarbevoegdheid vereist plus een aantal jaren relevante ervaring.

Hierdoor komen vaak wat oudere personen naar voren die in het land van herkomst al een loopbaan achter de rug hebben. De gemiddelde leeftijd van de studenten tot nu toe is dan ook zo'n 35 jaar.

Tot op heden zijn het voornamelijk ontwikkelingslanden geweest, die hun mensen naar WMU stuurden. De ontwikkelde landen beginnen echter ook belangstelling te tonen zodat inmiddels 2 Zweden, 2 Russen, 1 Canadees en 1 Singaporeaan werden ingeschreven. Sinds haar oprichting bezochten 105 nationaliteiten de universiteit. Per jaar worden ongeveer 100 studenten (m/v) toegelaten met een maximum van drie per land per jaar.

Aangezien de voertaal Engels is wordt aan hen die de Engelse taal niet of niet voldoende beheersen, voorafgaand aan de feitelijke studie, een intensieve cursus Engels gegeven. Deze cursus neemt een tot vier maanden in beslag, afhankelijk van de mate van vaardigheid in deze taal.



Fieldtraining

Zoals eerder vermeld, omvatten de cursussen naast de theorielessen 'field trips' en perioden van 'on-the-job-trainings'. De studenten worden groepsgewijs of individueel in de verschillende maritieme landen in aanraking gebracht met instanties, bedrijven, instellingen en personen: te denken ware aan scheepvaartbedrijven, havens, havenschappen, research-instituten, classebureaus, scholen en trainingsinstituten. Deze bezoeken vinden wereldwijd plaats waarbij de nadruk, vanwe-



ge financiële beperkingen, op Europa ligt. Op deze wijze maken de MET cursussen regelmatig een fieldtrip van ongeveer een week door Nederland; de GMA en PSA cursussen krijgen ongeveer vier weken 'on-the-job-training' in ons land terwijl de MSA-E studenten sinds kort een aantal weken bij de klassebureaus worden geplaatst om het klappen van de zweep te leren kennen.

Financiering

Dat voor de financiering van het ambitieuze project de nodige constructies moesten worden gecreëerd, moge duidelijk zijn: immers noch de ontwikkelingslanden, noch de IMO zijn bepaald kapitaalkrachtige ondernemingen.

De totale kosten van het project WMU bedragen ongeveer USD 6 miljoen per jaar. Ongeveer een derde deel hiervan wordt door de Zweedse staat gedragen, een derde deel door UNDP en verder is men aangewezen op bijdragen van anderen in de vorm van fondsen, apparatuur, mankracht en gastvrijheid. Zo geeft Noorwegen jaarlijks USD 0.5 miljoen en worden beurzen voor studenten ontvangen van West-Duitsland, Canada, Denemarken, Finland, Frankrijk, Japan en het Commonwealth secretariaat.

Hoewel Zweden een welvarend land is zijn de jaarlijkse kosten die het land voor dit project moet maken, niet gering. Men kan idealistisch en goedgevig zijn, toch zal ook deze investering een zeker effect, een zeker rendement moeten afwerpen.

De bijdrage van Nederland is opvallend gering. Opvallend om een aantal redenen, nl.:

- ontwikkelingsgelden vormen een niet onaanzienlijk deel van het vaderlands budget; de maritieme sector participeert echter nauwelijks;
- de maritiem zo rijke geschiedenis van Nederland alsmede het enorme potentieel aan beschikbare maritieme kennis in den lande aanwezig, zou een actievere rol met betrekking tot het WMU rechtvaardigen;
- het teruglopen van de maritieme activiteiten in Nederland is bepaald niet onopgemerkt gebleven. Elke nieuwe ontwikkeling zou toch minstens de moeite van het verkennen waard zijn. Wie weet tot welke resultaten dit zou leiden.

Tenslotte

De eerste vijf jaar van het bestaan van de WMU zaten er in 1988 op. Er waren critici die betwijfelden of deze streep ooit gehaald zou

worden. Naar het zich echter laat aanzien, zullen ook de volgende vijf jaar geen al te grote problemen opleveren. Het animo om een studie aan het WMU te volgen is zo groot dat er momenteel meer aanmeldingen dan studieplaatsen zijn.

Met het stichten van 'Branches of WMU' in een tiental verspreid liggende ontwikkelingslanden is een volgende stap in de ontwikkelingsfilosofie gezet.

Na de basisopleiding in Malmö te hebben gevolgd, kunnen WMU afgestudeerden middels 'short courses' volgens IMO model de plaatselijke bevolking een maritieme scholing bezorgen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de moederuniversiteit in Malmö. Op deze wijze wordt een verdere stap genomen op weg naar concentrische overdracht van maritieme kennis.

S.J. Cross



Op 15 november 1989 slaagde de heer *Arthur Pieters Graafland* voor het diploma 1e stuurman GHV.

In het tijdschrift *Seaways (The Journal of the Nautical Institute)* van januari 1990 treffen we een uitvoerig artikel aan van onze medewerker *S.J. Cross*, getiteld '*Nautical Training in the Netherlands: Present and Future*'.

