Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, **“de redactie “** !

Disclaimer

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: https://www.tenanker.com en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

****

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.

arcon46@kpnmail.nl

2 jaargang extra editie – nummer 4
14 februari 2019

Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?.

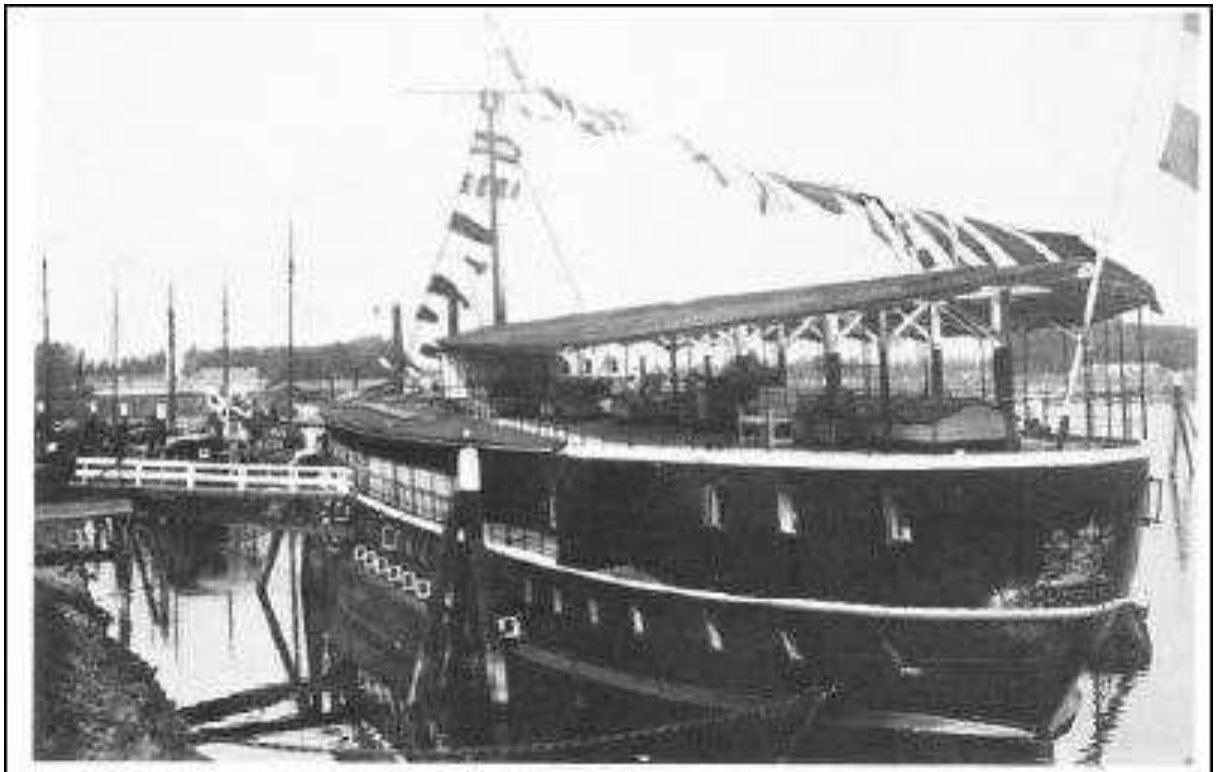
De Matrozenopleiding te Gorinchem 1921 – 1926

“Al wat jong is moet gaan varen,
al wat jong is wil naar zee,
om het avontuur te wagen,
en naar elke wereldzee.
Kom aan boord bij de Marine
Om je zeemansplicht te doen.
Varen is toch je ware,
Jongens van de Schorpioen”

(Koos Speenhoff)

Waarom juist in Gorinchem?

Hoe kwam de marineleiding er toe juist om in Gorcum haar matrozenopleiding te vestigen? Sinds vele jaren vond die opleiding plaats aan de Kweekschool te Leiden, gevolgd door een cursus op de ‚Van Galen' te Hellevoetsluis. De vak vorming werd afgerond met een reis op een (buitengaats varend) instructieschip. Men zag echter uit naar een andere oplossing, waarbij plaatsen als Vlaardingen, Amsterdam, Hoorn en Delfzijl werden genoemd. Tenslotte kwam Gorcurn uit de bus: het lag centraal, zodat de ouders meer contact met hun zoon zouden kunnen hebben; daarnaast zou er hier en in de omgeving goed oefenwater zijn.



Hr. Ms. ‚Schorpioen' kort na haar aankomst te Gorcum, gepavoiseerd liggend in de Vluchthaven.

(De Merwede bleek, door haar drukke sleepvaart echter maar een matig oefengebied, dat bovendien veel te ver van zee lag). Een ander argument was, dat men meende in Gorcum bespaard te blijven van de ‚rode' invloed, een reden waarom men Amsterdam niet verkoos. Men was op dit gebied echter niet al te best geïnformeerd want in Gorcum was een vrij felle SDAP afdeling en een nogal roerige fabrieksbevolking, Het feit dat Gorcum reeds een militaire functie had kan ook medebepalend geweest zijn, hoewel het mij niet direct is gebleken. Tenslotte was het gemeentebestuur van de stad ook wel met de keuze ingenomen en . . .niet te vergeten de middenstand (toch zou dat tegenvallen zoals we straks zullen zien).

De start in 1921

Tot de kwartiermakers die begin mei een kijkje kwamen nemen op “De Punt' kwamen nemen, behoorde de luitenant-ter-zee der tweede klasse Abraham Gerard Vromans, afkomstig uit Zaltbommel. Hij heeft zijn gegevens over de matrozenopleiding later te boek gesteld en dit werk was voor dit hoofdstuk mijn voornaamste bron

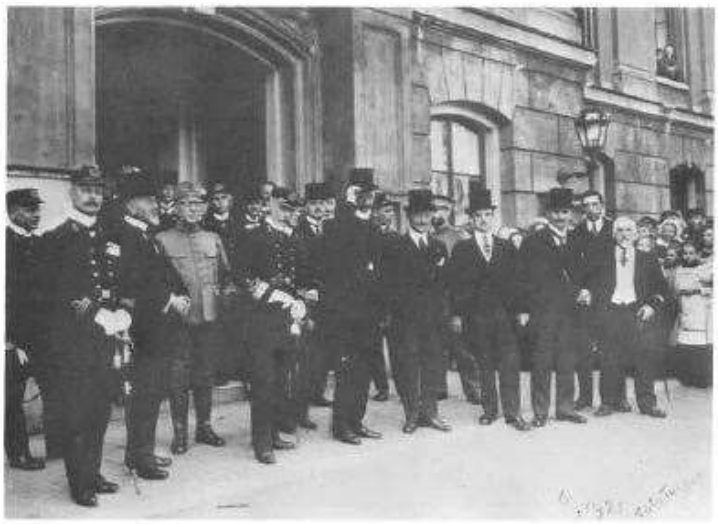
Daarnaast zou het onmogelijk geweest zijn een goede indruk van allerlei zaken met betrekking tot de opleiding gekregen te hebben, als ik niet in de gelegenheid geweest was, een aantal oud leerlingen persoonlijk te spreken. Hun aantal wordt weliswaar steeds kleiner, maar er wonen er nog steeds enkelen in Gorcum. Vromans schrijft:

Toen wij aan de Punt kwamen, een landtong op dijkhoogte tussen de Vluchthaven en de Merwede, het westelijk deel van het zo genaamde Nieuwe Werk was er …..niets.

Een paar remmingpalen waren er, dan zagen we achterin de vestinggracht (dat is nu de jachthaven) de “Schorpioen”, die ons heel erg tegenviel; het schip was te klein voor ons doel)

Op 2 juni l921 werd Hr. Ms. Schorpioen officieel als opleidingsschip voor de matrozen in dienst gesteld. De bemanning was daarvoor per trein vanuit Den Helder naar Gorcum gekomen.
In het Algemeen Marine Weekblad van 9 juli lezen we iets over de officiële ontvangst ten stadhuize op 6juni:
"Maandagmiddag `j.l. te half twee werd in Gorinchem ten raadhuize de état-major van Hr.Ms. Schorpioen ontvangen. De driekleur wapperde uit den toren en uit enige openbare en particuliere gebouwen, terwijl uit de fontein op de Markt de waterstralen zich verspreiden. De minister van Marine a.i., de heer Pop was bij deze plechtigheid aanwezig. Toen deze met zijn adjudant en officieren te raadhuize was verschenen waar wij zagen, behalve burgemeester en wethouder, verschillende gemeentelijke en rijksambtenaren en autoriteiten, nam burgemeester E.A. Gaarlandt het woord"

Uit de woorden van de burgemeester bleek dat hij bijzonder ingenomen was met de komst van de marine in zijn stad. Na zijn antwoord op deze toespraak hief minister W. F. Pop het glas op de bloei van Gorcum. Om 5 uur 's middags werden de onderofficieren en manschappen in de Kolfbaan eveneens door de heer Gaarlandt toegesproken terwijl ook
daar de glazen gevuld en leeggedronken werden. 's



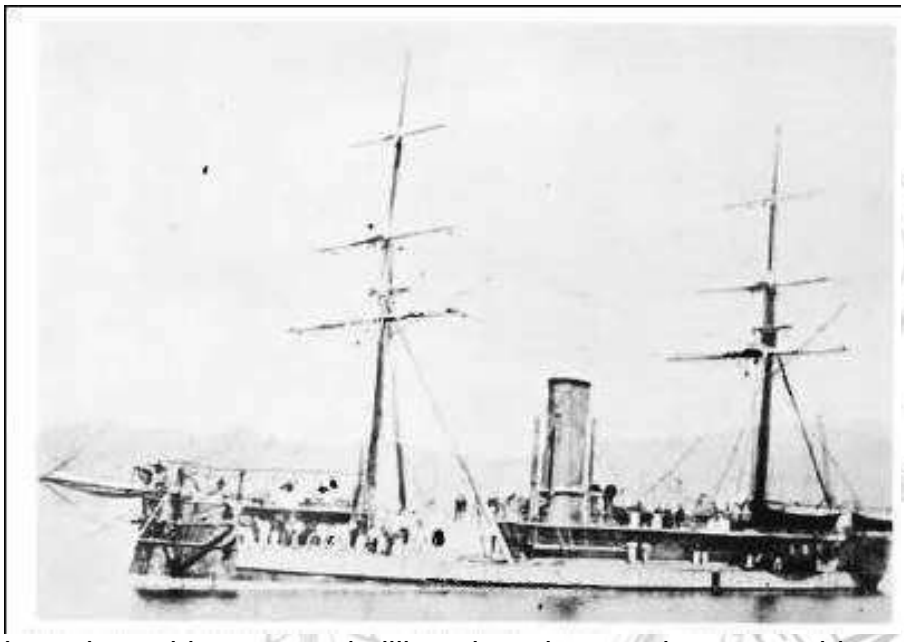
Toen de matrozenopleiding op 2 juni officieel te Gorcum werd gevestigd, poseerde men op de Grote Markt na ontvangst op het stadhuis. Uiterst links staat LTZ der 2e klasse A.G. Vromans, schuin daarvoor KLTZ. A.F. Hansen, vervolgens wethouder S. Biegel, een officier van de Landmacht, VADM. H.W.G. van Bleiswijk Ris (Commandant der marine te Middelburg, waaronder Gorcum ressorteerde), minister W.F. Pop, burgemeester E.G.Gaarlandt, wethouder W.H. Heiner, gemeentesecretaris M. Maters en wethouder I.C.Mortier.

Zondags was iedereen in de gelegenheid het schip zelf te bezichtigen. Vromans vervolgt:

"In de goede geest, die zo beteekenend is voor een nieuw begin, werd in korte tijd het schip klaar gemaakt voor bewoning. Het was fris geschilderd en de inventaris was goed verzorgd"

De,Schorpioen'
In Den Helder kunt u in één der binnenhavens een schip zien liggen met de naam ,Prinses Margriet'. Dit vaartuig, dat thans in gebruik is als internaatschip bij de Helderse Zeevaartschool, is de voormalige ,Schorpioen'. Het schip werd reeds in 1867 68 in de Franse marinehaven Toulon gebouwd, als ramschip (d.w.z. voor de boeg, onder water, bevond zich een zogenaamde ramsteven, bestemd om schepen te rammen en op die manier lek te stoten). Dat heeft de ,Schorpioen' dan ook éénmaal gedaan. Het slachtoffer was geen vijandelijke oorlogsbodem maar het Hollandse koopvaardijschip ,Maria Adriana. Dat gebeurde op de rede van Brouwershaven in het jaar 1870: het schip kwam met zo'n

vaart tegen de ‚Schorpioen' aan, die rustig voor anker lag, dat het de ram flink raakte, lek stootte en zonk.
De ‚Schorpioen', met een lengte van 60 meter, een maximale snelheid van ongeveer 13 mijl en een waterverplaatsing van 2175 ton, heeft bijna uitsluitend binnenlandse diensten verricht. In 1903 werd het schip uit de actieve dienst gesteld, waarna het fungeerde als logiesschip te Hellevoetsluis en Vlissingen vanwaar het - zoals wij reeds zagen - in mei l92l naar Gorcum werd overgebracht. Nadat de opleiding weer uit Gorcum verdwenen was, kwam het schip eind 1926 in Den Helder aan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het naar Duitsland versleept. Na te zijn teruggehaald waren er tussen 1951 en 1971 de Marva's in gehuisvest.



Het ramschip Zr.Ms. Schorpioen ver voor het in Gorcum ligplaats koos. Het schip heeft hier nog een zeiltuig en twee getrokken scheepsgeschut van 23 cm. De verschansing is weg geklapt zodat met het geschut geschoten kon worden.

Aanvankelijk was het schip van een stalen pantser voorzien.
Toen dit werd verwijderd kwam het schip veel hoger op het water te liggen.
Van de staat waarin het beneden schip oorspronkelijk verkeerde was niets overgebleven. Alles was uitgebroken, er waren verblijf- en woonruimten geschapen, Het opperdek was na de ontmanteling grotendeels volgebouwd met dekhuizen. Eén der weinige ruimten die onveranderd waren gebleven was de kajuit, het domein van de commandant. In het achterschip trof men de hutten van de overige officieren aan. Daaronder bevond zich een grote longroom. Aan dek waren verder nog enkele onderofficiershutten.
Wasplaats en toiletten vond men ook aan dek. Een groot voordeel was de aansluiting op het lichtnet en de waterleiding, die na enige moeilijkheden tot stand kwamen. De kombuis was op het opperdek. Dit was hinderlijk, daar men bij westenwind reeds lang van tevoren kon ruiken wat de pot schafte. Boven de dekhuizen was een tentdoek onder één kap. Daar bevond zich ook het snelvuurkanon van 7,5 cm (men beschikte daarnaast over 2 stukken geschut van 3,7 cm). Dit dek werd weinig gebruikt, eigenlijk alleen voor het houden van ‚parade'.
Spoedig was het ook daarvoor veel te klein. Vandaar dat een appèlplaats werd aangelegd op de wal, vóór het schip.

Het zeilkorvet "Nautilus" in zijn element tijdens een oefenreis. De leerling-matrozen zijn bezig met het reven van de zeilen.

De overige schepen

De Schorpioen was voor het doel te klein. Bovendien waren er kleine oefenvaartuigen nodig. De ‚Nautilus' werd aangewezen als tweede opleidingsschip. Dit vaartuig arriveerde een jaar later in Gorcum.

De stoomsloep ‚Cressy' (afkomstig van de gelijknamige Engelse kruiser) bracht op 10 mei 1922 de ‚Nautilus' van uit Hellevoetsluis naar Gorcum.
Het was een zogenaamd zeilkorvet, gebouwd in 1884/85 op de Rijkswerf te Amsterdam. De lengte bedroeg 42 meter, de waterverplaatsing was 967 ton (dus veel kleiner dan de ‚Schorpioen). Het schip had actief dienst gedaan tot 1908 en zou na zijn Gorcumse tijd spoedig gesloopt worden.
Toen de ‚Nautilus' kwam kreeg dit schip ligplaats naast de ‚Schorpioen'. De verbinding tussen beide schepen bestond uit een smalle loopbrug. Er was nu aanzienlijk meer dek en logiesruimte. Voordien had men gebruik gemaakt van de Citadelkazerne, waarvan men de gymnastiekzaal bleef benutten. Nadeel was de afstand tussen de kazerne en de schepen.

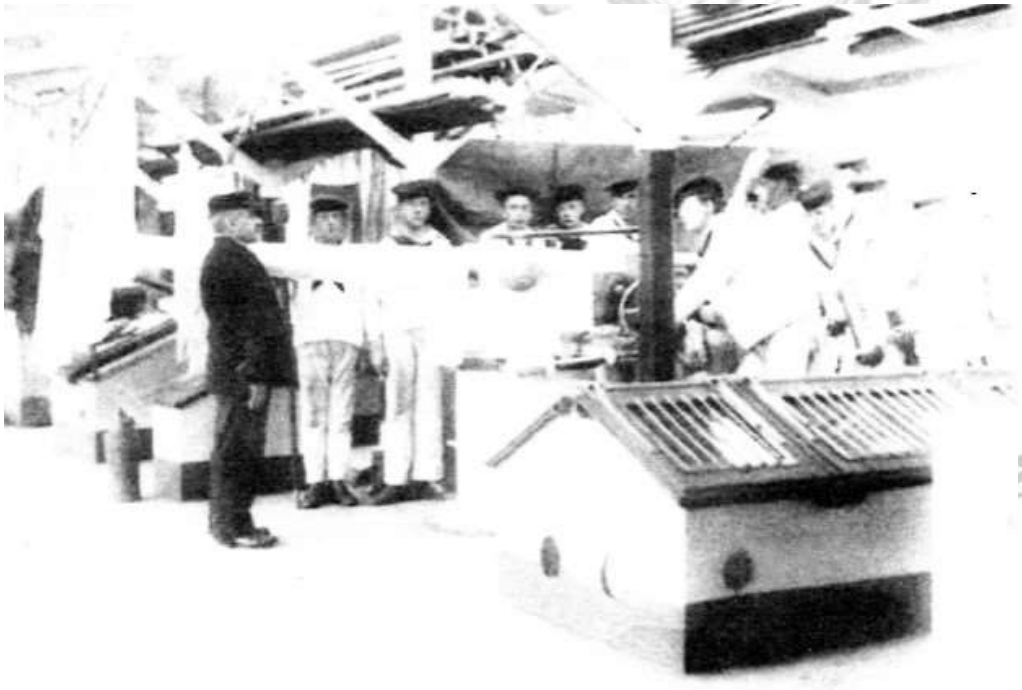
(De mars er heen kon soms wel voor (snel) loop oefeningen gebruikt worden als het stil was in de zijstaten. Totdat het bekijks trok en najoelen niet uitbleef, waarna weer stijf en strak en, recht vooruitziend in het gelid" werd gemarcheerd")

(wat dat najoelen betreft: dit was een gevolg van het feit, dat een gedeelte van de Gorcumse bevolking

*"door ervaringen uit de mobilisatie tijd waarschijnlijk nogal anti-militair of liever tegen de militairen"*was , zoals Vromans dat in zijn boek meedeelt)
Aan boord van de Nautilus waren ook cellen, maar die zouden slechts sporadisch gebruikt worden.
Het schip viel voorts een beetje uit de toon waarin het geschilderd was: lichtgroen en rose, niet bepaald marine kleuren.

De Nautilus was echter veel meer schip dan de Schorpioen, zegt Vromans, *en plechtigheden zoals "Alle Hens" werden steeds op dit schip gehouden, want dit moet bij de opleiding net als op een echt schip geschieden".*

Om het tekort aan logiesruimte op te lossen was op 1 februari 1922 reeds de "Vidar" (*1)in de vluchtheven verschenen. Tenslotte kreeg men voor het houden van vaaroefeningen nog de beschikking over de "Udur" (*2)en de "Thor" (*3).
Met de "Vidar"behoorden deze scheepjes tot dezelfde serie van stoomkanonneerbootjes, gebouwd tussen 1877 en 1879.
In het Algemeen Marine Weekblad van 27 oktober 1921 lezen we hier over: *Het instructievaartuig "Udur"is overgevoerd van Hellevoetsluis naar Gorinchem om te worden toegevoegd aan Hr.Ms. Schorpioen aldaar, teneinde tegemoet te komen aan het gebrek aan logies ruimte die aan boord van de Schorpioen was ontstaan door de grote toeloop die er voor de nieuwe matrozenopleiding is. Ook zal voor de opleiding een varende kanonneerboot worden aangewezen.*
De "Udur" vertrok weer op 26 juni 1922. Met dit sterk verouderde materieel moest men het hier in Gorcum doen en het lukte nog ook.



Geschuts exercitie op het tentdek van de Schorpioen, de bak staat rondom het 7,5 cm. Kanon gegroepeerd. Links de konstabel of geschutsmeester

De opleiding

Orn te worden toegelaten tot de opleiding moest men tenminste tussen 16½ en 2O jaar oud zijn, en moest men kunnen lezen schrijven en rekenen met gehele getallen. De proeftijd duurde drie maanden, terwijl men een premie kreeg van 180 gulden, uit te betalen in 6 termijnen van 30 gulden. Het onderwijs tijdens de opleiding bestond uit: lezen, schrijven, rekenen, aardrijkskunde, vaderlandse geschiedenis, kennis der natuur, beginselen van de krijgstucht, militaire vorming, eerbewijzen, baksorder, infanterie-exercitie, schijfschieten geweer en revolver, onderhoud van wapens, roeien, zeilen, loden, splitsen en knopen, kompasroosverdeling, seinvlaggen, armseinen, gymnastiek, lichte atletiek, bewegingsspelen, zwemmen, voornaamste dienstsignalen (met klok, fluit, trom, hoorn e.d.), onderscheidingstekenen, enzovoort.

(*1) Zr.Ms. Vidar. Stoomkanonneerboot (1879-1940)

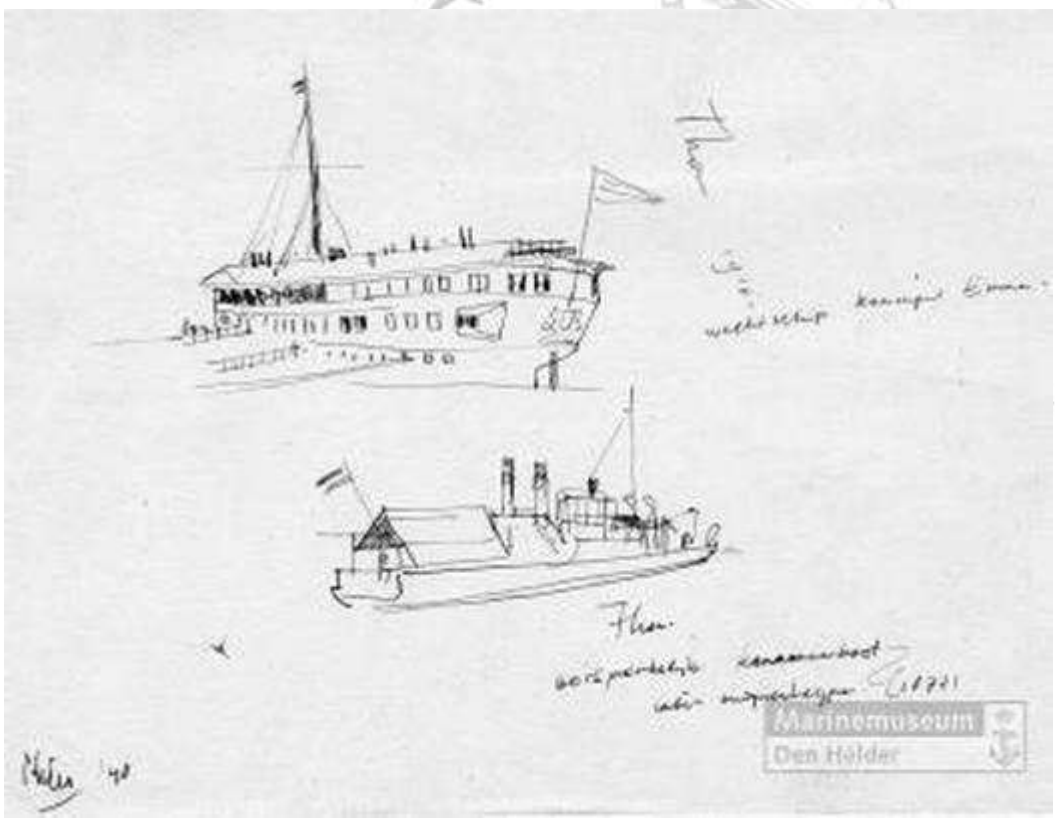
Bouwwerf	: Nederlandse Stoomboot Mij. te Fijenoord
op stapel gezet	: 9 augustus 1878
te water gelaten	: 15 februari 1879
in dienst gesteld	: 22 juli 1879
afmetingen	: 27,80 x 8,50 x 2,25 meter
waterverplaatsing	: 268,4 ton
machinevermogen	: 171 IPK
aantal schroeven	: 2
maximum snelheid	: 7,7 knopen
bemanning	: 37 koppen
Originele bewapening in 1879	
2 x 28 cm kanon	
2 x 3,7 cm kanon	
1 x 3,7 revolverkanon	
bewapening als mijnenlegger	: 2 kanons van 5 cm

In 1915 werd het schip ingericht tot mijnenlegger tot het einde van WO 1. In 1926 op nieuw als zodanig ingericht en in 1939 tot mijnenlichter.
Op 18 mei 1940 is het schip in handen van de bezetter gevallen en later gesloopt.

(*3) Zr.Ms. Stoomkanonneerboot Thor.(1877-1940)

Bouwwerf	Christie, Nolet & de Kuyper te Delfshaven
op stapel gezet	19 september 1876
te water gelaten	31 maart 1877
in dienst gesteld	8 november 1877
afmetingen	27,86 x 8,50 x 2,34 meter
waterverplaatsing	267 ton
machinevermogen	103 IPK
aantal schroeven	2
maximum snelheid	6 knopen
bemanning	23, later 37 koppen
Originele bewapening 1877	1x 28 cm kanon
	2x 3,7 cm kanon
	1 x 3,7 cm revolverkanon
bewapening als mijnenlegger	1 kanon van 15 cm

In 1918 werd het vaartuig tijdelijk ingericht tot mijnenlegger. In 1926 werd dit als zodanig herhaald. Op 14 mei 1940 is het schip in Den Helder in handen van de bezetter gevallen. Verder lot is onbekend.



De opleiding duurde ongeveer een jaar; binnen zes rnaanden kon men bevorderd worden van lichtmatroos tot matroos der derde klasse.
Na de opleiding volgde een proefreis van een halfjaar, waarna bevordering tot matroos der tweede klasse plaatsvond. Vervolgens ging men naar Nederlands Oost-Indië; anderhalfjaar na de bevordering tot matroos der tweede klasse kon men de proef voor matroos der eerste klasse afleggen. De bedoeling was dat men tegen het einde van het eerste dienstverband in een opleiding voor korporaal werd geplaatst.

Aanvankelijk beschikte men niet over een geschikt leslokaal voor school- en godsdienst onderwijs. Men kreeg de beschikking over de Tolkazerne, waar ook het kledingmagazijn was ondergebracht.
Of de jongens al of niet godsdienstonderwijs moesten volgen hing van de ouders af, die dit voor hun zoons bepaalden. Voor het RK. gedeelte leverde dit geen probleem op; pater van den Berg had grote invloed op zijn groep. Bij de protestanten, die godsdienst onderwijs volgden in de Tolkazerne, ging het minder goed.
De lessen werden gegeven door de vlootpredikant ds. Warners, die daarvoor steeds uit Den Helder overkwam. Een succes was het bepaald niet, meer een janboel Het werd zelfs zo erg, dat de dominee een klacht indiende bij commandant Hansen. Het gevolg was, dat al spoedig een onderofficier de les moest bijwonen om orde te houden. Op het eind van 1921 volgden circa 150 leerling-matrozen de opleiding.

De werving
Het voorbereidende werk voor de werving werd verricht door het departement van marine en bestond ondermeer uit het laten verschijnen van een brochure waarop kritiek niet uitbleef. Een bezwaar was dat de zaak veel te rooskleurig werd voorgesteld (zo in de geest van ‚zorg dat je er bij komt, dan ben je van een goede toekomst verzekerd). Verder was de commandant van de opleiding er geheel buiten gelaten, wat vreemd aandeed.
Dit had zelfs tot gevolg, dat de boekjes die op de ‚Schorpioen' kwamen, niet werden gebruikt. De aanneming van de leerlingen geschiedde door de commandant, die dit in de praktijk overliet aan zijn oudste officier en de officier belast met de jaarklasse.
De toeloop was aanvankelijk niet groot, maar werd geleidelijk beter. Een zogenaamde werfpremie ontbrak. De medische keuring was Vrij streng; hoofdreden tot afkeuring: slechte ogen. Men kon ook om niet medische redenen afgekeurd worden, bijvoorbeeld wanneer men meende dat er een verkeerde invloed van de persoon in kwestie uit zou kunnen gaan, schadelijk voor de geest die bij de marine heerste,
(Dit kon variëren van volkomen ongemotiveerdheid tot politieke ongewenstheid.)

Nadat de jongens waren goedgekeurd werden ze meteen in uniform gestoken en naar de kapper gestuurd, want lang haar kende men in die dagen bij de marine nog niet. De eerste dagen in de opleiding waren erg belangrijk. Het duurde wel even eer men voor de eerste keer verlof kreeg. Men wilde de jongens eerst goed aan het leven bij de marine – al was het dan ook maar op een opleidingsschip - laten wennen.
De meeste jongens kwamen uit kleinere plaatsen. Opvallend was, dat er slechts weinig bij waren uit marine plaatsen zoals: Den Herder, Vlissingen of Hellevoetsluis. Oorzaak daarvan was dat de oudere daar vaak geen hoge dunk van de marine hadden, voornamelijk gebaseerd op wat zij er aan de buitenkant van zagen. wat waren de motieven van de jongens om zich bij de marine te melden? over het algemeen waren dat de lust tot afwisseling en de drang naar avontuur.
Werkloosheid en/of een vaste baan met overheidspensioen kunnen ook motieven geweest ziin. Vromans maakt hier geen melding van.
Toen het de eerste weken met de werving niet zo hard liep, kwamen er in de linkse pers berichten die mislukking suggereerden. Het is toen een goed idee geweest om na enige weken een rèporter / fotograaf, van het destijds zeer populaire geïllustreerde weekblad ‚Het Leven', gelegenheid te geven de nodige opnamen te maken. De lezers konden dan zelf tellen hoeveel jongens er waren en geen ‚theatertruc' was toen nodig om aan te tonen dat er een honderdtal waren, vermeldt Vromans.
In het kader van de werving dient ook iets gezegd te worden over de bij de Tweede Kamer in 1923 ingediende wet tot versterking van de vloot en het vlootpersoneel, Vromans merkt daarover op:

"Het is uit mededelingen van binnen de proeftijd ontslagen jongens aan de onderofficieren die hen naar huis terugbrachten om hen als minderjarigen terug te geven aan de ouders gebleken, dat er een anti-propaganda werd gemaakt tegen de werving. Dit moet in verschillende gevallen betrokkenen er van hebben afgezien – de omvang hiervan is natuurlijk nooit vastgesteld kunnen worden, maar de ongevraagd verstrekte gegevens wezen positief op actie.
Om dat te begrijpen moet gedacht worden aan het feit dat het ontwerp voor de Vlootwet 1924 bij de vlootwetcommissie "Patijn "in voorbereiding was.
Op 29 november 1922 ingesteld bood zij haar rapport aan op 7 april 1923. Vrijwel ieder meende dat de wet er zou kunnen komen. De verwerping door de Tweede Kamer op 26 oktober 1923 was inderdaad niet verwacht. De linkse partijen hadden het ook niet verwacht en er zijn uitlatingen gedaan als: "je krijgt de schepen maar niet de mensen"

Tenslotte nog iets over het in de aanhef van dit hoofdstuk genoemde schorpioenlied. In het Algemeen Marine weekblad van 6 april 1922 lezen we:

" *Door den Heiner, wethouder alhier (Gorinchem), die indertijd door de Minister van Oorlog en Marine a.i., werd aangewezen om deel uit te maken van een commissie welke tot taak heeft het Nederlandsche volk meer bekend te maken met onze marine, speciaal wat betreft de opleiding op Hr.Ms. Schorpioen werd jl. vrijdag na een lichtbeeldenavond aan de commandant, de Kapitein ter Zee (sinds 1 maart 1922) Hansen een lied aangeboden op vriendelijk verzoek gemaakt door de bekende dichter-zanger J.H.Speenhoff.*

Oefeningen

" Het oefenterrein aan de wal was de z.g. 'plaat", een opgehoopte, buitendijkse grote losplaats buiten de Waterpoort; een goed exercitieterrein waar met een grote compagnie alles kon worden gedaan en vlak bij het schip" schrijft Vromans.

Het betreffende terrein is er nog en omvat ondermeer een camping. De enkele jaren geleden kapitein ter Zee b.d. schrijft verder:

Het oefenterrein te water, dat ik daar nu pas op kom bewijst wel dat het te Gorinchem toch wel een , wal- en zoetwatermarine ' was, vonden wij in de grote driehoekige voorhaven en vluchthaven van het Merwedekanaal. Des winters geheel vol, zodat over de schepen heen naar de andere kant gelopen kon worden; des zomers een goede plaats voor roeien in sloep en vlet. De nauwe ingang naar de Merwede, zo op het oog een pracht water.

We zien de jongens hier aan het werk in een zestal sloepen

De vaak snelle stroom maar vooral de intensieve sleepvaart maakte het oefenterrein zeer matig geschikt voor jong volk. Bij roeien en vooral zeilen was bekwame leiding vereist en de officieren en scheepsonderofficieren moesten eerste in de riviervaart geoefend worden, Woudrichem en Loevestein met de afgedamde Maasmond waren als aangewezen doelen voor sloeptochten.
Loevestein werd als het ware een leermiddel van de opleiding: geen lichtmatroos is er niet enige malen heen geroeid, wat bij zware stroom een flinke tocht was "

Van tijd tot tijd werden ook driedaagse tochten met de kanonneerboten ondernomen naar het Goereese zeegat. Marsen en velddienstoefeningen werden in het begin meestal in het Land van Altena gehouden, later ook in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.
Als Vromans met zijn troep een mars ging maken gebeurde het weleens dat er onderweg - meestal in Gorcum – afkeurende woorden werden geroepen- Het is zelfs voorgekomen - ik vernam dit van één der toenmalige leerlingen - dat hij de troep halt liet houden, geweer afzetten, bajonet erop en daarna de troep steekbewegingen liet maken, Of het ook indruk op de toeschouwers maakte is mij niet bekend. Natuurlijk werd ook het schieten beoefend. Daarvoor moest men naar Leerdam, een reisje met de trein, dat door de meeste jongens wel op prijs gesteld werd.

De bemanning
Deze bestond uit de ‚état-major' en de ‚vaste bemanning'. Onder de eerste wordt verstaan het totale aantal officieren aan boord. De eerste commandant was de kapitein-ter-zee Antonie Felix Hansen, geboren te Soerabaja op 14 augustus 1873.
Gedurende de eerste maanden van de opleiding woonde hij aan boord, daarna verhuisde hij naar de Vissersdijk. Zijn trots was een grote verzameling fraai Chinees porselein, bijeen gebracht tijdens zijn Indische tijd. Op 16 juli 1924 droeg hij het bevel over de opleiding over aan de kapitein-luitenant-ter-zee Romswinckel, waarna hij op 1 oktober van datzelfde jaar met pensioen ging. Henri Anton Romswinckel was afkomstig uit Terneuzen, waar hij op 1 november 1878 het levenslicht aanschouwde. Hij was sinds maart 1923 eerste officier op de ‚Schorpioen' en als zodanig de opvolger van Vromans. Op 18 december 1925 werd hij eervol van zijn commando ontheven. Enkele maanden later vertrok hij naar Indië. Zijn plaats werd tijdelijk ingenomen door de eerste officier, luitenant-ter-zee der eerste klasse, Jules Adolphe Victor Swenker. Swenker werd op 14 augustus 1885 te Utrecht geboren. Hij bleef tot het einde van de opleiding als eerste officier hier te Gorinchem. Laatste commandant van de ‚Schorpioen' te Gorcum was overste Lodewijk Maurits Jacob Gregory, geboren te Elburg op 18 juni 1879. Verder waren er nog

commandanten van de jaarklassen, ook wel divisie- commandanten genoemd. Meestal hadden zij de rang van luitenant-ter- zee der tweede klasse. Tot slot wil ik nog noemen de officieren van administratie en van gezondheid.

Onder de ‚vaste bemanning' wordt verstaan het personeel voor de algemene dienst beneden de rang van officier: dus de konstabel (commandant bij de bediening van een stuk geschut, ook belast met onderhoud der artilleriegoederen), de kok, de bottelier, de schrijvers en de korporaals of kwartiermeesters. *‚Op een opleidingsschip is dc vaste bemanning een factor van groot belang!* zegt Vromans*, want, minder goede elementen daaronder bederven veel*"
Toen Vromans dit schreef, stond hem waarschijnlijk de anti-propaganda voor ogen, welke door enkele leden van de vaste bemanning is gemaakt, bij de indiensttreding van nieuwe leerling matrozen. De betreffende onderofficieren en/of korporaals werden daarop overgeplaatst. Over het algemeen was de verstandhouding echter goed, al was er soms wat wrijving.
Zo was het voor de officieren van de jaarklassen een ergernis, dat zij tijdens de vaartochten met de kanonneerboten zelfgeen bevel over deze boten voerden. Dit bevel was in handen van de opperschippers; de officieren van de jaarklassen hadden alleen het commando over de jongens die meevoeren en waren voorde rest passagier.
Die opperschippers behoorden eigenlijk ook tot de état-major en kunnen vergeleken worden met de tegenwoordige officieren van vakdiensten.
Dan was er nog iets. Na werktijd was geen enkele officier verplicht aan boord te zijn. Dit gaf weleens moeilijkheden omdat elke vorm van toezicht dan ontbrak. Trouwens, behalve toezichthouden konden er ook andere zaken zijn waarvoor de aanwezigheid van een officier dringend gewenst was. Er kon brand uitbreken, om een voorbeeld te noemen. Vromans heeft zich nog wel eens opgeofferd door aan boord te overnachten wanneer tijdens het weekendverlof in het geheel geen officieren aan boord bleven. Resumerend kunnen we stellen, dat de état-major gemiddeld uit 6 officieren bestond, terwijl de vaste bemanning ongeveer 50 koppen telde. Nog voordat de matrozenopleiding naar Gorcum kwam, werd begonnen aan de bouw van het uitbreidingsplan ‚West'. De Gorcumse burgerij voelde er echter niet zoveel voor om daar te gaan wonen.
Het lag naar toenmalige begrippen ver uit het centrum en was niet zo gemakkelijk te bereiken. Bij de beslissing tussen gemeente en marine moet de beschikbaarstelling voor gehuwde onderofficieren en manschappen van deze woningen zo niet de doorslag, dan toch wel mede van groot belang geweest zijn. ‚West' werd een typisch marinedorp, en bloc door de marine gehuurd.

Het leven van alledag
Straffen werden gegeven door de commandant. In diens rapportenboek kwam dan bijvoorbeeld te staan: ‚Vier dagen strafdienst' met als reden: ‚lastig en onbehoorlijk antwoord gegeven aan zijn meerdere'. Kaderleden mochten niet slaan; toch werd er een enkele keer wel eens een corrigerende tik uitgedeeld. Onderofficieren, die naar de mening van de commandant al te vaak jongens ‚op rapport slingerden' werden spoedig overgeplaatst. Leerlingen die het al te bont maakten werden naar huis gestuurd met eervol ontslag wegens ongeschiktheid" Dit, om ze in de burgermaatschappij toch een kans te geven. Men had ook te kampen met moeilijkheden van andere aard, zoals een griepepidemie en een vlooienplaag. Ernstiger was het feit, dat er door enkele leden van de vaste bemanning propaganda tegen de marine werd gemaakt, vooral onder de nieuw aangekomenen. Dit gebeurde onder andere in het lokaal waar de plunje werd gemerkt en bestond onder andere uit het verspreiden van vakbondspropaganda, tegen de marine. Van overheidswege werd er weinig aan gedaan. Enkelen werden echter gesnapt en kregen daarna een normale overplaatsing,

Handhavlng van orde en tucht.

Vromans schrijft: ,*De ondervonden moeilijkheden veranderden bij een jaarklasse van karakter. Na een periode van al te talrijke straffen kwam die van het : Jantje" spelen ….*

Plunje- inspectie aan boord van de Schorpioen. Op het tussendek poseren de jongens voor de fotograaf, achter de te inspecteren plunje, vóór hun kastjes.

Dan werden de jekkers versneden tot belachelijke apen jackets, de veren verdwenen uit de mutsen, die of te korte, of veel te lange mutslinten kregen. De buitenmodelmuts kwam dan ook voor, die altijd een paar maten te klein was, de haren werden met een ,lef lok' gedragen en moesten bepaald over de kraag hangen; de blauwe kraag met de drie witte biezen werd dan in, inplaats van buiten de jekker gedragen, de modelschoenen werden doorbuitenmodel vervangen en dit laatste werd wel toegelaten omdat de model vetschoenen niet zo bar elegant waren. Daarentegen werd wel bezwaar gemaakt tegen groene sokken, of rode die wel erg ,branie' stonden.

Nog iets over straffen in het algemeen: de strafreden behoort bij de opstelling bij de conduitestaat eigenlijk meer bepalend te zijn dan het aantal straffen. Een berisping of een dag scheepsarrest wegens het verkopen van een leugen betekende meer dat een week strafdienst vanwege een paar uur te laat binnen komen. Binnen de proeftijd werd dan ook het karakter van het feit en niet de zwaarte van de straf als maatgevend beschouwd.
Om de eerste straf niet te laten meetellen waren de eerste bladzijden uit het coduitenboekje uitneembaar, zodat ze later verwijderd konden worden. Over het algemeen viel het met de straffen echter wel mee; de jongens gedroegen zich behoorlijk, uitzonderingen daargelaten

' Soms stonden er korte berichtjes in de krant., *J.Lub, bootsman Koninklijke Marine, krijgt de bronzen erepenning voor de redding van een drenkeling uit de Merwede op 14 augustus 1923"* ook wel andere berichten, zoals op 29 augustus 1924*: ,zekere C.*

d. Z. behorende tot de bemanning van H.M. Schorpioen, is door de Gemeente Politie aangehouden wegens desertie"
Op 1 oktober 1923 vergaderde de afdeling Gorinchem van de bond van marine onderofficieren in de bovenzaal van de coöperatieve bakkerij ‚Vooruitgang', waarbij de aangekondigde tien procent loonsverhoging, de te wijzigen loonschalen en de vlootwet (op 26 oktober verworpen, zoals we reeds zagen) de voornaamste punten van gesprek waren;

Contact met de burgerij!
Hoe men in Gorcum over de komst van de marine dacht voordat de ‚schorpioen' in de Vluchthaven lag, is al bekend, maar hoe bekeek men de zaak een halfjaar later? voor de middenstand werd het inderdaad een tegenvaller. Ook de herbergiers hadden zich er wellicht meer van voorgesteld, Misschien had men onvoldoende rekening gehouden met het fijt, dat het hier jonge knapen in de opleiding trof, die niet over veel gage beschikten En getrouwde officieren en kaderleden kregen van hun echtgenotes ook niet elke avond permissie om de café 's af te lopen. Van de kroeg naar de kerk is vaak maar enkele passen. Men zag weinig marinemensen in de kerk. In de R.K. Kerk aan de Haarstraat werd er nog wel eens eentje gesignaleerd, in de (N.H.) Grote Kerk was het al een stuk minder. Verscheen er daarentegen één in de Gereformeerde Kerk, dan zou men haast gedacht hebben dat hij de weg kwijt geraakt was. Er bestond van de zijde van de marine wel behoefte om iets te doen om het contact met de burgerij te bevorderen. Zo kwam men op het idee om een ‚Instuif te organiseren. Deze gebeurtenis vond plaats op dinsdag 5 juli 1921, dus al heel spoedig na de vestiging. De ontvangst zou om drie uur plaatsvinden. Alles was daartoe perfect in orde gemaakt zoals dat bij de Koninklijke Marine de gewoonte is. Het was al geruime tijd over drieën, zonder dat er ook maar één gast verschenen was. Toen kwamen ze plotseling allemaal tegelijk, alsof het afgesproken werk was. Men kreeg wat te drinken aangeboden en er was gelegenheid met schip en inrichting kennis te maken, waarvoor echter weinig animo bleek te bestaan. Na een schuchter begin kwam men na een poosje toch wat meer los; een enkel meisje accepteerde het traditionele mutsenlint om de arm Een ooggetuige vertelde:
‚er was geen plaats om te dansen en pas toen er wat meer van de werkelijke royale verversingen gebruik werd gemaakt, kwam er een beetje stemming. Een lichtmatroos uit Limburg zorgde voor de muziek door op zijn harmonica te spelen. Toen de burgemeester als eerste en daarna de garnizoenscommandant afscheid namen en het er op leek dat de gezichten van een groepje wel uit de plooi konden komen, was sneller nog bij de aankomst iedereen ineens weg. Het geheel was een teleurstelling geworden, een beetje goedgemaakt door een napraatje met enkelen, die reeds tot de kennissen behoorden.
Na afloop van de ontvangst brachten pijper en tamboer een niet officiële serenade aan Burgemeester Gaarlandt, waarbij heel wat volk op de been was.

Er bleek soms ook wel moedwillig verzet tegen contact. Dat zag men bijvoorbeeld als de troep een mars richting Arkel wilde maken en daarbij door de stad trok via Molenstraat, Grote Markt en Arkelstraat. Daarbij kwamen nog wel eens kleine incidenten voor. Zo was er bijvoorbeeld een ‚dame' die kans zag met haar auto dwars door de compagnie te rijden, waarvan de gelederen op dat moment niet zo goed gesloten waren. Een enkele maal werd er met stenen gegooid, niet alleen in Gorcum maar ook in Werkendam.

Feesten
Er werd ook een soort ‚revue' ten tonele gebracht in de Oude Doelen in de Molenstraat. Men deed dit met eigen middelen, ook met betrekking tot het scenario en de teksten. Natuurlijk waren er daarbij moeilijkheden te overwinnen, want men wilde bijvoorbeeld meer mensen op de planken zetten dan de brandweervoorschriften toelieten.
Er moesten tevens aparte kleedkamers zijn, want er waren ook ‚meisjes' bij. Het betrof hier één Lichtmatroos (afkomstig uit Schelluinen), die het in travestie heel goed deed, maar een zwijgende rol kreeg toebedeeld wegens zijn zeer zware stem.
Het feest werd met een algemeen bal besloten, Maar de jongens waren toen de openingspolonaise begon reeds naar de kooi afgemarcheerd. De commandant en de overige officieren bleven tot de gang er goed inzat, laat Vromans ons weten. Men nam ook deel aan de marine dag op zaterdag 1 oktober 1921 in Amsterdam, maar een groot succes werd het niet. De kosten van dit en soortgelijke uitstapjes werden bestreden uit de winsten van de scheepstoko. Op een Hemelvaartsdag werd ook een raderboottocht naar Schoonhoven georganiseerd. Er was een draaiorgel aan boord en het voornaamste doel was de onderofficieren en hun familie een prettige dag te bezorgen. Wel niet direct tot het entertainment behorend, maar toch afwisseling brengend was een roeiwedstrijd tegen de pontonniers van kapitein J. A. Mussert.
Het stafmuziekkorps uit Den Helder onder leiding van kapelmeester Leistikof vereerde Gorcum ook een enkele maal met een bezoek, waarbij naast een mars door de stad ook een concert in de Oude Doelen werd gegeven.

Verkerlng
Hoewel de jongens over niet al te veel geld beschikten, gingen ze na "afloop van hun dagelijkse dienst toch meestal de stad in. Hadden ze wel geld - direct na de uitbetaling - dan bezochten ze de café's. Daarnaast hadden de Gorcumse meisjes hun aandacht en belangstelling. Passagieren mocht dan betekenen Gorcum in, overal komen mocht men niet. In overleg met de commissaris van politie was besloten de vestingwallen tot verboden gebied te verklaren. Met meisjes in de stad lopen was uiteraard wel toegestaan. Er werd echter wel enig toezicht op het doen en laten van de jongelui uitgeoefend en wel door patrouilles van onderofficieren. Vromans zegt ervan:
“Op, vaste verkering, die spoedig opviel aan de surveillanten, werd de aandacht gevestigd van de ouders van het meisje; een onderofficier, meestal een bootsman van de jaarklasse, ging er heen en het resultaat meest dat de jongen “thuis” mocht komen, of dat er ingegrepen moest worden omdat het milieu volkomen onaanvaardbaar was”.

Het aantal publieke wouwen moet in die dagen niet gering geweest zijn. Hiertegen, het klinkt tamelijk bevoogdend, wilde men de jongens zoveel mogelijk beschermen'.
Vandaar deze, op het eerste gezicht nogal vergaande bemoeiing met privézaken.
In de praktijk viel het allemaal nogal mee.
Café bezoek, ik noemde het reeds, behoorde dus niet tot de dagelijkse genoegens van de jongens en wel om financiële redenen. De vaste bemanning, die uiteraard over aanzienlijk meer gage beschikte, maakte hier vaker gebruik van. Sommige jongens maakten er af en toe wel de gewoonte van om “dronkemannetje “ te spelen. Ze bezochten een klein aantal kroegjes, dronken weinig, maar deden alsof ze, zo zat als een aap' waren.
Toch had het cafébezoek misschien ook wel zijn goede kanten, al zullen de menigen hierover verdeeld blijven. Jongens die niet zo direct konden wennen aan het leven aan boord, vonden in het café vaak een soort compensatie voor ‚thuis'.
Er waren echter ook andere manieren waarop de jongens hun vrijetijd door konden brengen. Zo werd er al spoedig een sportclub opgericht. Voetbal was het meest in trek.

Er werd onder andere gespeeld tegen de plaatselijke clubs en verenigingen uit de omgeving.
Ook boksen was geliefd: eén der leerlingen bleek daar al spoedig in uit te blinken. De marineleiding was minder op voetbal en individuele sporten - uitgezonderd atletiek - gesteld; de verruwing in de sport, vooral bij voetbal, achtte men niet zo gewenst. Vandaar, dat de voorkeur werd gegeven aan ‚massa sport' zoals turnen.
Er werd onder andere deelgenomen aan een grote militaire-sport- demonstratie op het Unitas-terrein aan de ‚Toekomst' als onderdeel van het jubileumfeest ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina op 30 augustus 1923.

Het Gorcumsch Nieuwsblad van 17 december 1925 maakt melding van een groot sportfeest op het terrein bij de ‚Schorpioen'. 's Avonds was er een operette-uitvoering in de Oude Doelen. Dat alles in verband met het vertrek van de oudste jaarklasse naar de vloot.

Militaire sport demonstratie door leerling-matrozen van de Schorpioen.

De meest beoefende sport was echter het zwemmen- Dit behoorde trouwens tot de dienstvakken, maar daarnaast werden ook zwemwedstrijden gehouden.

Afscheid van een Jaarklasse
Jaarlijks terugkerende gebeurtenissen waren de inspectie door de marine commandant van Middelburg of Den Helder - een vlagofficier in de rang van viceadmiraal of schout-bij-nacht - en het afscheid van de oudste afdeling van de opleiding, voordat deze naar de vloot vertrok.

De afscheidsavond vond steeds in de Oude Doelen plaats. Van één dezer avonden, gehouden op 21 maart 1924, volgt hier een verslag uit de Nieuwe Gorcumsche Courant van 26 maart:

‚
Wat zijn deze jongens geoefend. In de eerste plaatst – en de demonstratie daarvan is immer het glanspunt van den avond – in het handteren van het geweer. Spelenderwijs verrichtte een colonne de zwaarste oefeningen op maat en onder begeleiding van pijper en trom met dit wapen, hetwelk de meeste burgers slechts aarzelend durven opheffen en vragend "het is toch niet geladen?"

Vrijdagavond waren de geweren geladen, zij het dan ook niet met scherp, en twee salvo's beiden met grote zuiverheid, verhoogde het indrukwekkende der demonstraties"

Afscheid van een verzamelklasse, welke in mei 1925 de opleiding te Gorcum voltooid had.

Er werd ook (Zweedse) gymnastiek gedemonstreerd
, Aan het koorddansen, door het strijkje met zachte walsmuziek begeleid, namen ditmaal twee personen deel, welke zich zozeer op het koord thuisgevoelden, dat het aansteken eener sigaret, het aantrekken van handschoenen en jassen hun gedurende het balanceeren gelukte.
Flipje van vroegere avonden wel bekend, verzorgde hierbij het komische gedeelte, uitgevoerd door 28 jongens, verwekte de slotstand veel applaus, hetgeen ook ten opzichte van de overige nummers gezegd kan worden. De Artisten-Revue, een thema dat wij reeds meermalen behandeld zagen, telkens wat meer verzorgd, riep de hilariteit wakker en blonk uit door mooie costumes. Kort na elven eindigde deze welgeslaagde avond".

De Matrozenopleiding vertrekt
In de krant van 4 juli 1924 stond: *"het volk"*(een krant uit die dagen) *verneemt dat de opleiding voor matroos te Gorcum zal worden verplaatst naar Hellevoetsluis en dat het voormalige pantserdekschip "Noord Brabant" dat ingericht was voor justitie weer door de marine zal worden overgenomen*

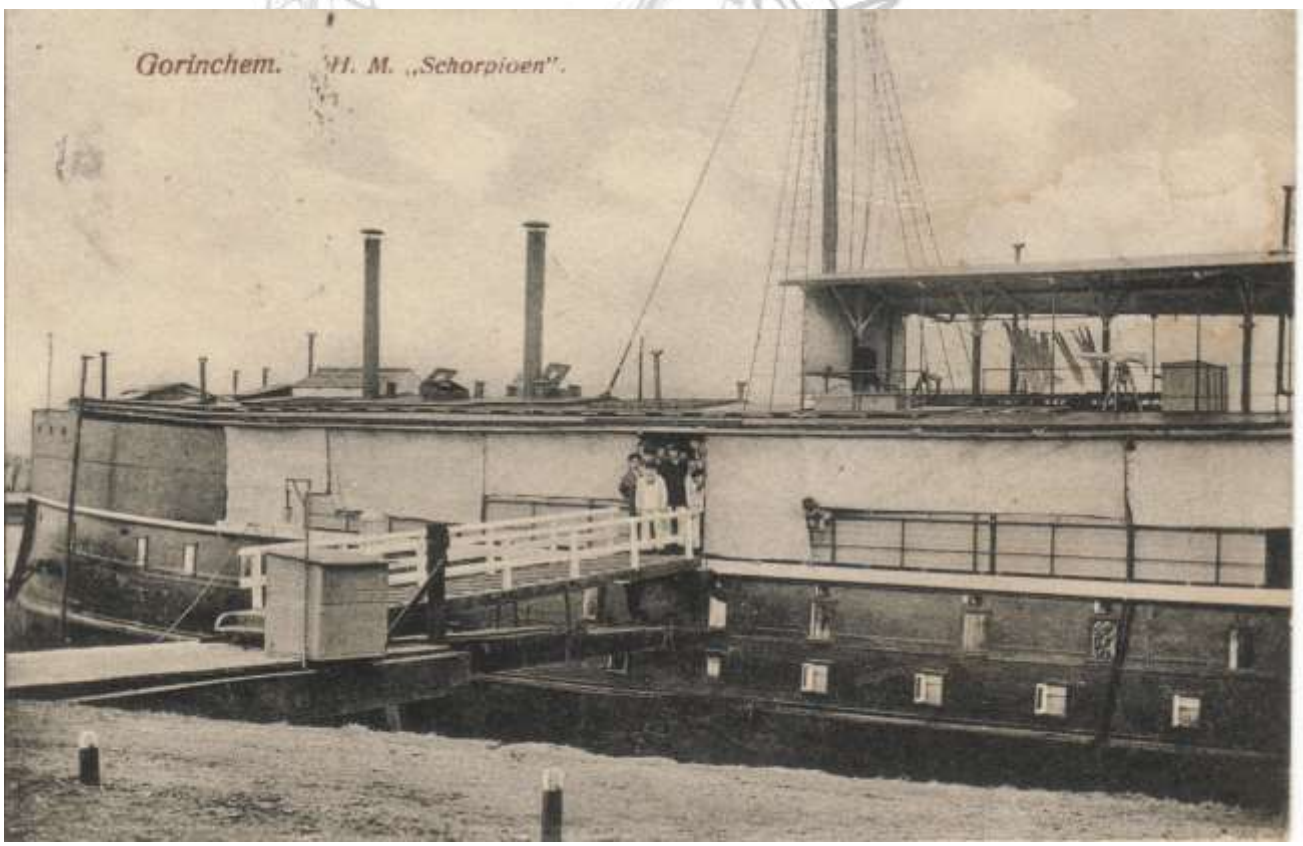
Dat de vestiging van de opleiding te Gorcum niet voldeed was langzamerhand al doorgedrongen, zodat het voor de hand lag dat naar een andere opleidingsmogelijkheid werd uitgezien. "

Na enig wikken en wegen besloot de Tweede Kamer de opleiding echter niet naar Hellevoetsluis maar naar Vlissingen over te brengen. Deze maatregel werd op 27juli 1926 eveneens door de Eerste Kamer aangenomen. In totaal werden in Gorcum, in ruim 5 jaar tijd, meer dan 1000 jongens voor de opleiding tot matroos aangenomen. Zoveel werden er niet aan de vloot afgeleverd.
De eerste 2½ jaar bedroeg het aantal dat naar de vloot ging 360. Over de latere jaren heb ik geen exacte cijfers. Het officiële afscheid van de opleiding te Gorcum vond op 1 oktober 1926 plaats, waarbij ondermeer een parade op de Grote Markt werd gehouden.
De definitieve overplaatsing naar Vlissingen werd op 7 oktober 1926 een feit.
's Morgens vond er naast de schepen op de wal eerst nog een kleine plechtigheid plaats. Terwijl de bemanning in hoefijzer vorm stond opgesteld, speldde commandant Gregory de orde van Oranje-Nassau op de' borst van opperschipper Schimmel. Daarna werd door het muziekkorps van de marine ‚Wien Neêrlands Bloed' gespeeld.
Na afloop hiervan marcheerde men met muziek voorop door de straten van Gorcum naar het station, waar men om half tien de trein naar Vlissingen nam. De beide schepen gingen daar niet heen. De ‚Schorpioen' werd naar Den Helder gesleept; de ‚Nautilus' verliet Gorcum pas op 27 december 1926, en ging naar zijn laatste bestemming: de sloop in Nieuw-Lekkerland.

Reünie
Nog eenmaal zijn de jongens van de ‚Schorpioen' - d.w.z. een gedeelte van hen - in Gorcum teruggekeerd. Dat was bij hun reünie op 31 augustus 1973. De bijeenkomst werd gehouden in De Nieuwe Doelen, terwijl men ook - hoe zou het anders kunnen? - ‚De Punt' bezocht, waar men de gast was van de watersportvereniging.
Vele herinneringen werden opgehaald en het beviel zo goed dat men daarna nog enkele malen bij elkaar kwam. Niet meer in Gorcum, maar respectievelijk in Den Helder (1974) en in Vlissingen (1976).

Op 31 augustus 1973 kwamen een aantal oud-leerlingen van de “Schorpioen” nog eens terug in Gorcum. Hier marcheerden zij- sommigen vergezeld van hun vrouwen- op de “Punt” als in de dagen van weleer….

Reünie te Gorichem…alle herinneringen komen weer te boven….



In navolging van de extra editie Matrozenopleiding te Gorinchem het volgende stukje geschiedenis….

De jongens van de"Schorpioen"

(voorgeschiedenis)

In Oud-Gorcum varia kwam ik in mijn zoektocht naar meer informatie over Willem Stavast oud marineman, onderstaande stukken tegen,….
Prachtige geschiedenis, met veel ervaringen op maritiem gebied !

Willem Stavast en andere dappere Gorcumers.

"Als de storm loeit"

Het is vrijdagavond, omstreeks tien uur, 16 november 1928. Stormweer!
Buiten Gorinchems veste, de waterpoort uit, viert het noodweer hoogtij op de Merwede, die daar ongeveer duizend meter breed is, van dijk tot dijk.
Akelig huilt en loeit de stormwind door het onheilspellend donker. Woest beuken de razende golven tegen wal en dijk. Vuil-zwart bonken de golfskoppen omhoog als vraatzuchtige monsters, gierig zoekend naar prooi. Daar hebben ze wat gevonden!
Daarginds links op de rivier langs de strijkkrib daar, een schip, een kast van 506 ton, met zand geladen.
Vanaf de wal is het schip nauwelijks te zien: door 't licht van de lantaarn, voor op het schip en van de lamp in de kajuit zijn omtrek en gestalte van het schip vaag te herkennen.
Zonder ophouden, met woest geweld hard slaan de golven overboord en verzadigen de zandmassa der lading.

Langzaam, ijzig langzaam maar zeker zie je de lichten zakken: dieper, steeds dieper zinkt het schip. Een schip in nood! En daar zijn mensen aan boord, een moeder met haar dochter en een schippersknecht. De schipper zelf was reeds uren tevoren, toen de storm nog lang niet zo hevig was , met zijn zoontje in een roeiboot naar de wal geroeid, om een sleepboot te zoeken, die het schip in de vluchthaven slepen zou. Doch door verschillende omstandigheden gebeurden dat niet.

Telkens weer klinkt akelig getoeter van een misthoorn vanaf het schip tot de wal, Hulp, hulp!. Red ons, wij vergaan…!
Waar zijn de mannen die moed en durf hebben? Honderden mensen staan op de wal en bepraten en bestuderen met veel drukte het geval, raden dit en dat te doen; ook ligt daar de stoomboot van de waterstaat onder stoom tegen de wal. Maar met praten, kijken redeneren en onder stoom stil blijven liggen zijn de mensen op dat schip in nood niet geholpen!
Zijn er geen moedige kerels in Gorinchem?

Toch wel!

1. Willem Stavast, kapitein van de Woudrichemse veerboot, oud 54 jaar, gehuwd, vader van niet minder dan twaalf kinderen , van wie de jongste 8 jaar oud is. Stavast is de beste schipper tien uren de rivier op en af.
2. Toon Mik, visser, weduwnaar vader van vijf kinderen
3. Hendrik Prenger, vrijgezel, vroeger visser, thans fabrieksarbeider, kostwinner van zijn oude moeder en weduwe.
4. Klaas Kuipers, vroeger visser, thans fabrieksarbeider, gehuwd en vader van vier kinderen

Alle vier deze mannen uit Gorinchem…

En vertel eens Stavast, hoe het gegaan is.

En Stavast, een echte waterrat type vertelt: Ik was ’s avonds om half acht met de veerboot naar Woerkom (Woudrichem) gevaren. Toen ben ik van Woerkom naar Sleewijk gelopen (een dik half uur gaans) en toen met het Sleewijkse veer naar Gorkum teruggevaren om kwart voor negen.
Ik trof mijn kameraden hier buiten de Waterpoort en ik zei: Jongens als we een boor kunnen krijgen, dan gaan we ze halen, als jullie durven!
Ja Willem, zeiden ze , met jou gerust.
t‘ Zijn alle drie echte schippers, meneer!. Nou en toen hebben we een roeiboot gevraagd van de Waterstaat.
De Baksmeester wou eerst niet geven, maar ten langen leste kregen we hem toch. Nou en toen zijn wel in de boot gestapt en naar het schip geroeid.

Ging het erg moeilijk Stavast ? Nou, erg gemakkelijk ging het niet. Toen we tot bij het schip geroeid waren, ben ik aan boord gegaan. Direct zei de schippersvrouw me: Je komt me zeker vertellen, dat mijn man en mijn jongen een ongeluk gekregen hebben, is het niet?
Ik zei: Vrouw maak je maar niet bang, je man en jongen zijn gezond en wel aan de wal. Ze wou me eerst niet geloven, maar ik zei: Vrouw, ik ben hier niet om praatjes te verkopen maar om jullie te halen, want je schip gaat direct naar de kelder. Nou, toen haalde ze gauw d’r spaarbankboekje en d’r losse geld, deed het in een kistje, pakte nog wat kleren bij elkaar, en de schippersknecht haalde zijn zondagse pak en toen gingen de rouw met haar dochter en de schippersknecht en ik in de roeiboot.

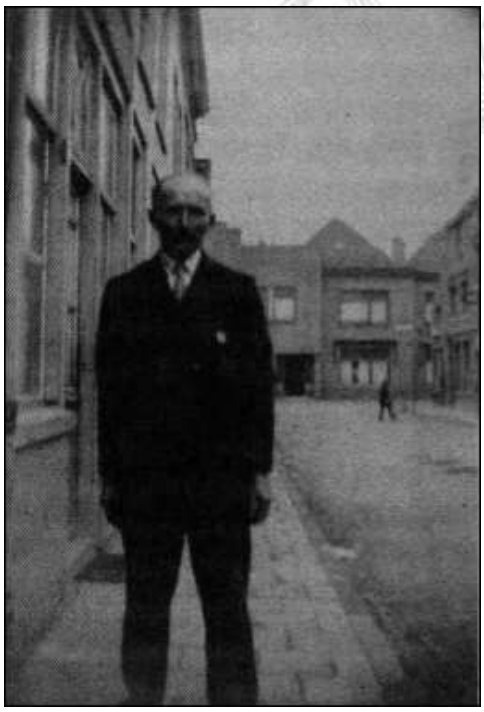
Het was hoog tijd, want toen we nog maar een paar meter van het schip weg waren, kantelde het over naar stuurboordzij en zonk de diepte in.
Toen zijn we weer terug geroeid naar de wal en hebben we de mensen gelukkig aan wal gezet. En toen hen ik het kistje van de vrouw maar aan de inspecteur van politie gegeven, want er waren zoveel handen die helpen wilden en ik zei: Meneer, neem dat kistje nou, bij u is het veilig.
Ja, nou en toen ben ik gewoon naar huis gegaan en m'n kameraden ook….

Vervolg….

De mensen waren gered, meneer……

Pracht kerels.
En is er al iemand bij je geweest, Stavast om je te feliciteren en te bedanken?
Die vraag beviel Stavast niet erg. Nee, meneer, maar daarvoor heb ik het niet gedaan en mijn kameraden ook niet! Ik, wij hebben….
Ja, dat weet ik, Stavast. Maar is er nou niemand van de……
Nee, meneer, alleen de schippersknecht is me vanmorgen komen bedanken en heeft me een hand gegeven. En, o ja, meneer De Groot van de betonfabriek "Grotius"heeft ons alle vier een kistje sigaren gestuurd en me een mooie brief geschreven. Is dat nou niet aardig meneer?
Ja, Stavast, Mik Kuiper en Prenger, dat is heel aardig, dat is een mooie en sympathieke geste van directeur de Groot. Maar dat is niet genoeg voor jullie!
Jullie hebben meer verdiend en moeten hebben wat je toekomt. Jullie met je vieren hebt een stuk werk verricht dat behoord tot die serie heldendaden, waarom Holland's naam over heel de wereld met ere genoemd wordt, jullie behoren tot de jongens van Dorus Rijkers.

Bravo, Willem Stavast, Toon Mik, Klaas Kuipers en Henrik Penger! Vier jongens van Jan de Witt, Hollands Glorie
(bewerkt naar een artikel van J.W.v.W in "De Voorwaartts"van 20 november 1928)



In april 1952 – bijna 24 jaar later – zou de inmiddels lang gepensioneerde kaptein van de Woudrichemse veerboot Willem Stavast opnieuw iemand van de verdrinkingsdood redden…
Een krantenbericht vertelt ons daarover het volgende:

Willem Stavast met de reddingsmedaille van het Carnegiefonds op de borst, in de Dalemstraat, ca.1950.

Toen Willem Stavast – de vroegere kapitein van de Woerkumse boot – Vrijdag zijn ommetje maakte en eens ging kijken naar de waterstand Buiten de Waterpoort, zag hij op het eind een jongetje in het water liggen.

Het kind was bij de trappen aan het eind aan het spelen en was te water geraakt. Zijn vriendjes liepen weg en Willem, bijna 78 jaar maar nog bijzonder kras, bedacht zich geen ogenblik en ging aan de kant van de haven in het water. Hij kon hier goed staan en reikte het jongetje zijn hand, maar helaas lukte de greep niet en het kind ging weer onder. Een hernieuwde poging had meer succes en toen Willem het kind eenmaal goed vast had liet hij het niet meer los. Hij riep om hulp en een sluisknecht stond hem bij om het knaapje in veiligheid te brengen. Stavast bracht het jongetje – een zoontje van de fa. van der Zouwen aan de Langedijk – naar huis en had het bevredigende gevoel zijn plicht gedaan te hebben.
Ongetwijfeld is deze redding een kras staaltje en wij mogen Stavast, die vandaag juist zijn 78ste verjaardag viert dus wel dubbel gelukwensen.
Nog vele jaren Willem !"

Die vele jaren zouden hem niet meer gegund worden, want hij stierf no in hetzelfde jaar, op 16 september 1952

In **Oud-Gorcum Varia** 1988 nr. 12 treft u het artikel Willem Stavast

Terloops wordt in genoemd artikel ook de naam van Willem Stavast jr, genoemd. Over hem gaat dit verhaal, Veel ouderen onder ons zullen hem vast wel gekend hebben. Willem Stavast, Gorkumer en marineman in hart en nieren. wonende aan de Vissersdijk nr. 72, een statig pand dat de sfeer ademt van vroeger eeuwen.

Enige jaren geleden, op 13 november 1991 , is hij op 86-jarige leeftijd overleden. Niet lang daarna, op 19 februari 1993, stierf ook zijn uit Meerkerk afkomstige echtgenote, Jannigje Wink. in de ouderdom van 80 jaar, zoals het overlijdensbericht vermeldt Evenals haar man werd zij gecremeerd in het crematorium "Noorderveld" te Nieuwegein.

Met een vleug van weemoed denk ik terug aan de bezoeken die ik aan dit echtpaar bracht. Fijne mensen. zoals je er geen twaalf in een dozijn vindt. Eerst kwam de koffie op tafel. Willem stak daarna al vlug de brand in een zwaar shagje. Dat was het begin van een avond die altijd veel te vlug voorbijging. Het was verstandig er lopend of met de fiets heen te gaan, want een borrel of een biertje had hij steevast in huis. En, albums met foto's uit een lang vervlogen tijd. Kortom het waren onvergetelijke avonden vol herinneringen aan Willems betrekkelijk korte maar intens beleefde marine jaren. Daarvan wil ik trachten iets op u over te brengen.

Willem Stavast jr. (l.) en sr. bij het "bruggeske" buiten de Dalempoort. Foto: Verzameling Mevr. G. Asmus-Stavast

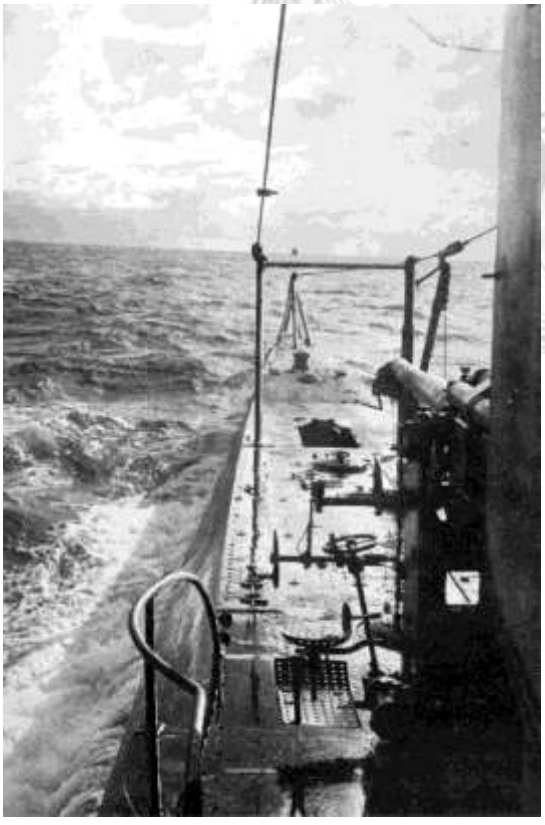
Jongen van de Schorploen Willem Stavast jr. werd op 6 maart 1905 aan het Laantje geboren, Zijn ouders waren Willem Stavast sr. (16-4-1874 /16-9-1952) en Antonia Wervenbos, die een jaar jonger was. Het echtpaar kreeg 18 kinderen, waaronder dus de hoofdpersoon uit dit verhaal

Vader Willem was achtereenvolgens visser, varensgezel, bootsman, sleepbootkapítein en beëindigde zijn carrière als kapitein op de veerboot Woudrichem-Gorkum v.v.
Geen wonder dus dat de jonge Willem zich ook tot het water voelde aangetrokken. Na de lagere school aan de Kalkhaven te hebben doorlopen ging hij naar de ambachtsschool.
Daarna ging hij eerst korte tijd werken bij het grote staalconstructiebedrijf De Vries Robbé en Co, N.V, Toen echter in 1921 de matrozenopleiding van de Koninklijke Marine in Gorkum werd gestationeerd was Willem er vlug bij om zich als leerling-matroos aan te melden. Dat was in 1922.

Bij de onderzeedienst in Oost- Indië
In 1926 vertrok Willem Stavast met de onderzeeboten KVlll en KIX naar de Oost
Tot 1932 zou hij bij deze dienst blijven en opklimmen tot matroos der eerste klasse Hij diende in die tijd ondermeer onder luitenant-ter-zee der eerste klasse A. van Karnebeek, bijgenaamd 'De Kikker", op de KXI en de KXll

Ook heeft hij gevaren onder luitenant-ter-zee Christiaan Wilhelm Slot
Beide zeeofficieren bereikten later de rang van vice-admiraal en werden respectievelijk vlagofficier personeel en commandant der Zeemacht in Nederland
De commandant van de onderzeedienst in Nederlands-lndië . luitenant-ter-zee der eerste klasse Christiaan Jan Willem van Waning (1901-1989) - familie van de Gorkumse dokter Van Andel - wist Stavast zich ook heel goed te herinneren
Deze bekwame zeeofficier was tijdens de Eerste Politionele Actie in 1947 commandant van de grote marinebasis te Soerabaja, tevens thuisbasis van de K-boten
0p deze boten maakte Willem Stavast menige tocht mee en kon er met geestdrift en overgave sappige verhalen over vertellen. Helaas heb ik daar destijds geen aantekeningen van gemaakt.
KXII in de oost

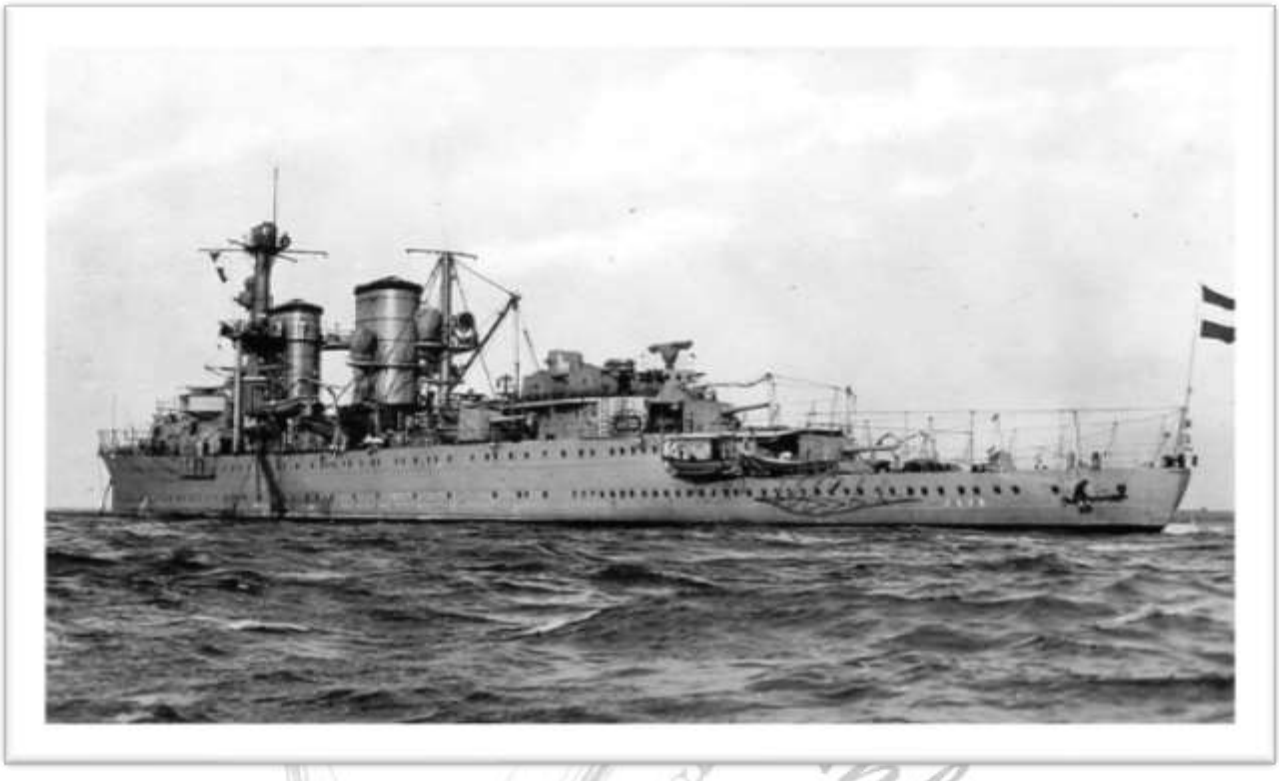
Bezuinigingen en achteruitgang in wedde
Bekende personen uit de geschiedenis van de marine zag Willem in die tijd, zoals Maarten Hendrik van Dulm en Karel Doorman.
Stavast werd echter steeds minder enthousiast en met hem de meeste andere opvarenden bij de marine. Er moest steeds meer bezuinigd worden op de kosten van de vloot. Dit ging ten koste van de bemanningen.
Daarnaast werden ook de te vervullen taken er bepaald niet gemakkelijker op.



Zo werd Japan steeds agressiever in zijn optreden jegens onze voormalige kolonie, met zijn 13000 eilanden en eilandjes. In plaats van neutraliteits- schendingen begon men steeds meer te vrezen voor een Japanse verovering van ons eilandenrijk.

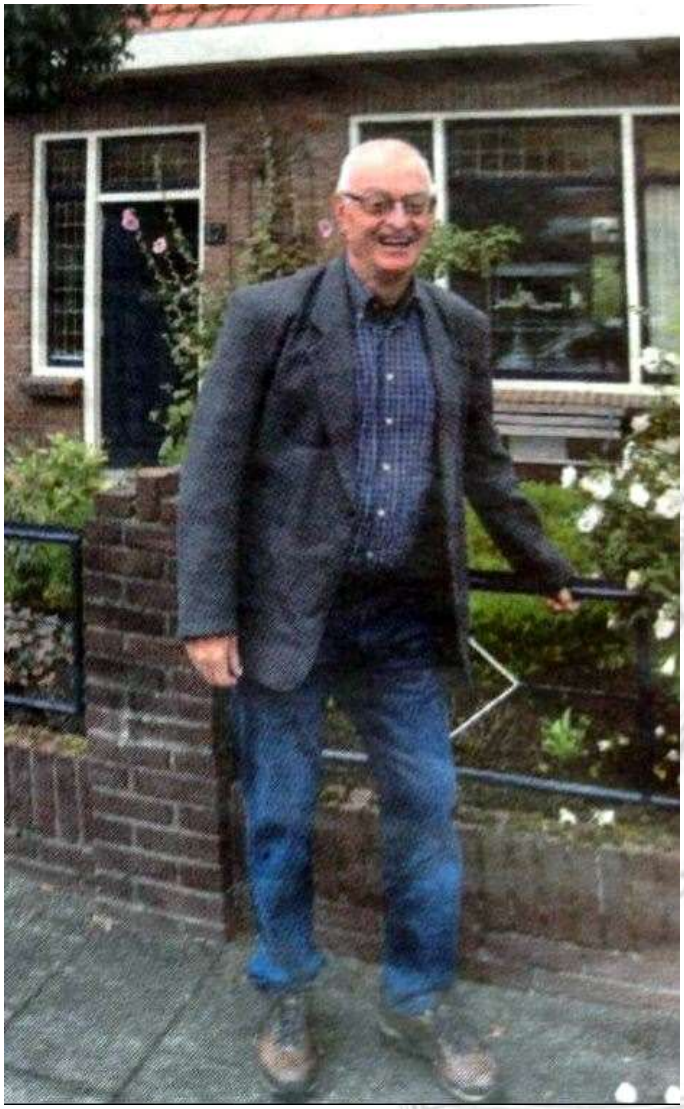
Deze gedachtegang zou korte tijd later maar al te zeer bewaarheid worden, zoals we weten. Zoals ik reeds vaak vertelde, ging het de marine in de loop der twintiger jaren niet voor de wind.
In 1923 was er al een wet ingediend bij de Tweede Kamer, de zg. vlootwet-Deckers, tot versterking van de vloot. Hiertegen rees massaal verzet. 0p 26 oktober van dat jaar werd deze wet met 50 tegen 49 stemmen verworpen, waarna een langdurige kabinetscrisis ontstond.
In 1930 werd een nieuw vlootplan aangenomen: welk plan gedurende het verloop van de dertiger jaren trouwens ook grotendeels werd gerealiseerd, dat wel.

Toen kwam 1933.
Het materiaal werd wel beter, maar de onrust onder de bemanningen werd niet weggenomen, integendeel. Er ontstonden in de Oost conflicten tussen officieren en manschappen, die - gesteund door hun bonden - in het strijdperk traden tegen verlagingen van hun wedde of bezoldigingen.
De muiterij op de "Zeven Provinciën" Willem Stavast werd overgeplaatst op de oude kruiser -Java". Ook op dit oorlogsschip werd gemord



De regering had namelijk besloten. dat de bezoldigingen nog lager zouden worden. Stavast en vele anderen pikten dit echter niet langer en weigerden verder dienst te doen. 0p de "Zeven Provinciën" liep het geheel uit de hand en moesten vliegtuigbommen een einde maken aan een muiterij onder leiding van korporaal-machinist Maud Boshart (geboren in 1906 te Hellevoetsluis), De uit een vliegtuig geworpen bom kostte aan 23 mensen het leven.
Deze gebeurtenis vond plaats op 4 februari 1933. 0p de "Java" kwam het gelukkig niet tot muiten. Willem Stavast voer nog drie maanden op dit schip als kwartiermeester, maar kreeg toen van eskader- commandant Maarten Hendrik van Dulm (1879-1949) te horen, dat hij was teruggezet tot matroos der eerste klasse, iets wat Stavast erg aan het hart ging, maar het was nu eenmaal het gevolg van zijn optreden. Er viel niets aan te doen. Stavast zag toen geen andere mogelijkheid dan de marine te verlaten
Met de "Vondel" van de Stoomvaart Maatschappij Nederland keerde hij terug naar Nederland, terugziend op een avontuurlijk leven in dienst van het Vaderland
In zijn hart bleef hij echter Marineman

*Tijdens de voorbereiding van deze editie van ** ten Anker** 14-02-2019 over de matrozen opleiding in Gorinchem, is de redactie benaderd met informatie en foto's over Jan Buijs Sr die in Gorinchem zijn matrozen opleiding heeft voltooid.*
Het verhaal is afkomstig van zijn zoon Jan Buijs Jr., een van onze lezers wat mij intrigeerde en ik deze u niet wil onthouden.



Jan Buijs staat weer even voor zijn ouderlijk huis in Oost- Souburg. Net na de oorlog was het Wilhelminastraat. Daar was hij een jongetje, een oorlogskind !

"Vader stond ineens op de stoep"

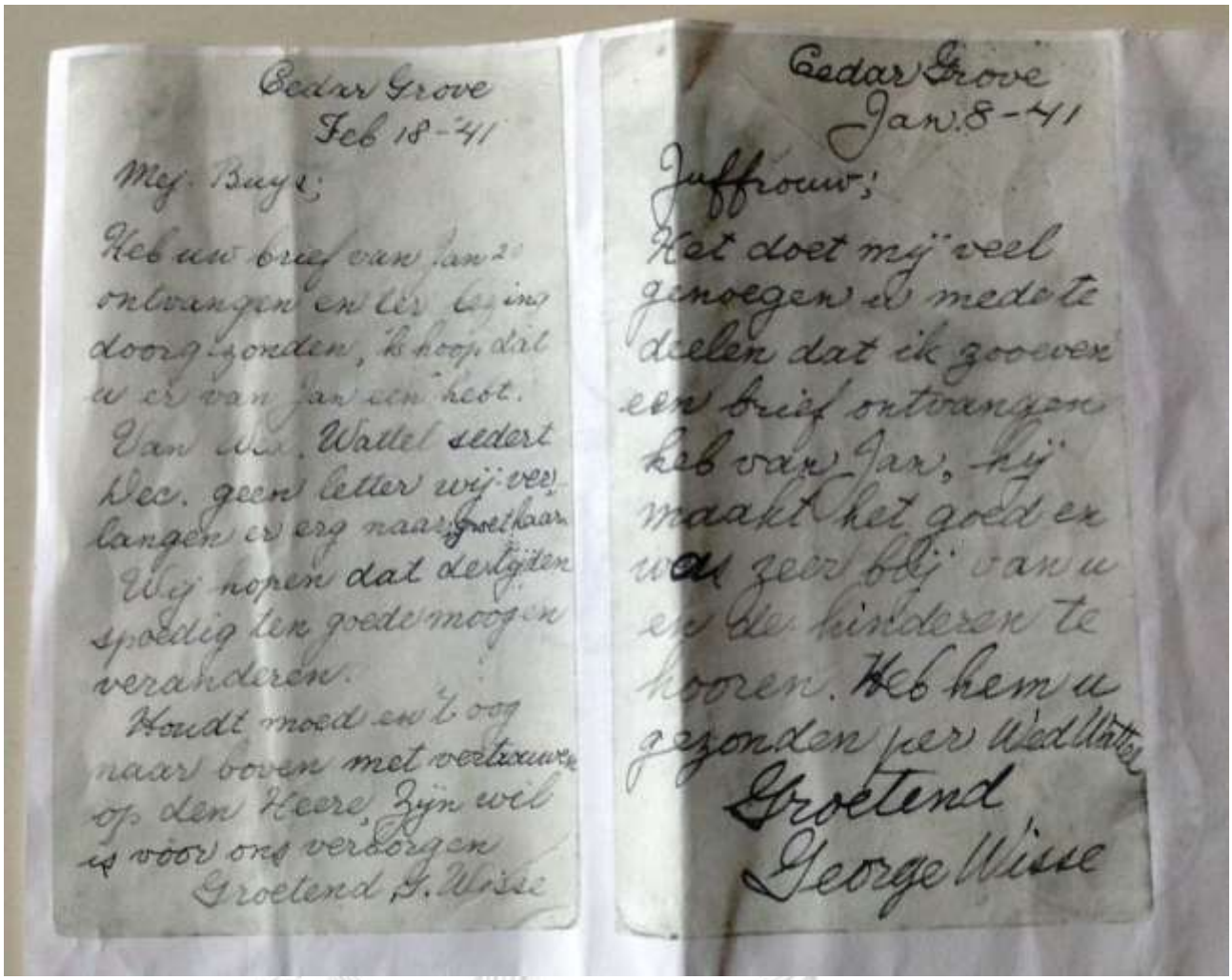
Nee, vertelt Jan, dit is niet mijn geboorte huis, vader Jan Buijs zat bij de Koninklijke Marine en woonde met zijn vrouw in Den Helder.
Bij het aanbreken van de oorlog was zij zwanger.
Jr. vertelt: "Mijn vader zat op de vloot en moest uitwijken naar Engeland en adviseerde mijn moeder naar haar ouders in Middelburg te gaan want Den Helder kon wel eens gebombardeerd gaan worden".
Dat advies heeft mijn moeder opgevolgd. Ze liep op alledag en ging nog even langs bij mijn oom en tante in Zeist.

Foto: Ruben Oreel

Daar ben ik op 1 juli 1940 in het ziekenhuis geboren, dus een echt "oorlogskind" Ik ben naar mijn vader genoemd * JAN *.
Mijn moeder wist n.l. niet zeker of mijn vader terug zou komen, op deze manier had ze toch een Jan , terwijl ik eigenlijk vernoemd had moeten worden naar de vader van mijn vader. Die heette Samuel Buijs en is vroeger ook bij de Marine geweest

Moeder en haar zoons (er was nog een ouder broertje van 8 jaar) trokken vrij snel naar Middelburg. Later kregen wij de woning in Souburg toegewezen waar ik nu op de foto voor sta. Mijn eerste herinnering heeft te maken met de pamfletten, die geallieerde vliegtuigen in de herfst van 1944 uitstrooiden om te waarschuwen voor oorlogsgeweld en dat de dijken gebombardeerd zouden worden.
Moeder Buijs trok weer met haar kinderen in bij haar ouders in Middelburg in de Baanstraat, pal naast de Kloverniersdoelen, toen het hospitaal van de Duitse bezetter…
Ja ,zegt Jan, ik weet nog dat wij bij luchtalarm met z'n allen in de kelder.

Alleen een oud mannetje, trekkend aan zijn pijp bleef gewoon in de woonkamer zitten. Hij was stokdoof.
Al die oorlogsjaren was het niet duidelijk of vader Buijs nog in leven was. In 1941 waren er nog wel wat kaartjes aangekomen.

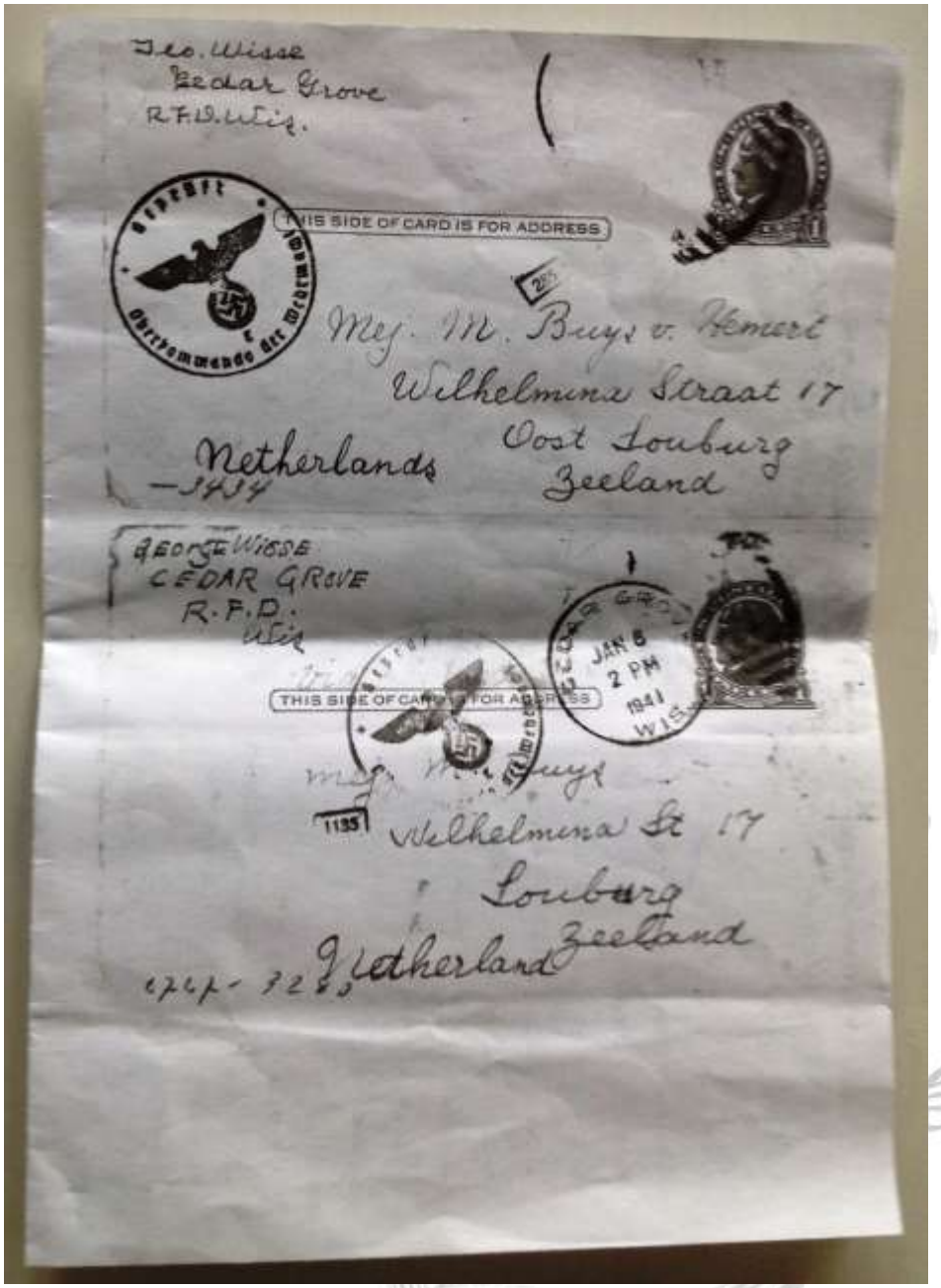

Cedar Grove
Feb 18-41
Mej. Buijs;
Heb uw brief van Jan 2e ontvangen en los begrip doorgezonden, ik hoop dat u er van Jan een kreet.
Van Wed. Wattel sedert Dec. geen letter wij verlangen er erg naar van haar.
Wij hopen dat derlijden spoedig ten goede moogen veranderen.
Houdt moed en Zoo naar boven met vertrouw op den Heere, Zijn wil is voor ons verzorgen
Groetend G. Wisse

Cedar Grove
Jan. 8-41
Juffrouw;
Het doet mij veel genoegen U mede te deelen dat ik zooeven een brief ontvangen heb van Jan, hij maakt het goed en was zeer blij van u en de kinderen te hooren. Heb hem u gezonden per Wed Wattel
Groetend
George Wisse

Later kwam er nog een bericht, waarschijnlijk via het Rode Kruis dat hij in elk geval niet op de lijst van vermisten stond.
“Die onzekerheid heeft heel veel impact gehad op mijn moeder”.
Opeens, dat weet ik heel goed, stond hij voor de deur. Jan, Jan, riep mijn moeder en ze vloog hem om de hals… Ik riep ook Jan, Jan en werd direct op mijn vingers getikt. “Het is je vader”

Het was de tijd dat het Duitse hospitaal in de Kloveniersdoelen werd leeggeroofd. Ik heb nog altijd een “Moffenvurkje”
Het gezin ging al snel terug naar Oost-Souburg, nog voor alle dijkgaten waren gedicht. Jan Buijs herinnert zich nog dat hij op de trap zat te kijken hoe hoog het water kwam.

1946 … Jan ging naar de Pieter Louwerseschool. Ene juffrouw Minet zit strak in het geheugen en hij koestert warme herinneringen aan haar, zij kwam zijn overgangsrapport van de 2e naar de 3e klas thuis brengen toen hij de waterpokken had.



Vader Buijs was soms wel twee jaar van huis. Jan: “Ik leerde hem pas kennen, toen hij in 1957 met pensioen ging”
Een jaar later verhuisden we naar Zoutelande, omdat vader graag bij zee wilde wonen.

Ik vond het verschrikkelijk, we woonden er net twee weken toen ik een meisje over het strand zag lopen. Zij zag mij pas die avond, 30 april 1958

Onlangs heeft Jan voor zijn familie in Zoutelande een feestje gegeven vanwege dit 60 jaar samenzijn…
Jan ging naar de kweekschool in Middelburg en is in 1964 verkast naar Sliedrecht als onderwijzer. In 1996 zwaaide hij af als directeur.

De generatie Buijs,…
Opa Samuel en vader Jan is qua marine traditie niet voortgezet, maar Jan is trots op zijn generatie en vooral op zijn moeder die deze moeilijke jaren voor haar gezin heeft klaar gestaan.

Trots komt Jan nog met een foto van zijn Vader in Uniform en met een groepsfoto gemaakt in Gorinchem tijdens de matrozen opleiding.

Links: Vader Jan Buijs

rechts: Opa en Opoe Buijs, gekend in Marine uniform en Zeeuwse klederdracht.

Opa Sam(uel) Buijs met opoe Buijs. Zij overleed vroeg en ik heb haar niet gekend.
Opa Buijs is ook bij de marine geweest, maar of hij net als mijn vader zijn opleiding in Gorinchem heeft gehad, weet ik niet. Hij was stoker.

Bronvermelding: het krantje Zeeuws Weerzien, verslaggever Jan van Damme (tekst hier aan daar aangepast in overleg met Jan Buijs).

Tijdens gesprekken en onderzoek naar zaken uit het verleden en het hedenkwam de vraag gesteld

“Hoe noemen wij eigenlijk onze voorouders”

Ik kan U wel zeggen dat dit geen eenvoudige vraag was.
Vanuit ons zelf in regelrechte lijn omhoog t/m, bijvoorbeeld 4 generaties, dus tot de vader van onze grootvader ging het nog wel. Maar hoe gaat het dan verder? Ik heb dan ook hier en daar geïnformeerd, en ben toevallig tegen een pracht exemplaar gelopen van een Genealogisch onderzoek, waarin dit reeds keurig stond omschreven.
Hierin zijn maar liefst 25 generaties opgenomen, zodat we wei even vooruit kunnen met het betitelen van onze voorouders, die ik hieronder voor u weergeef ;

1. vader
2. grootvader
3. overgrootvader
4. betovergrootvader
5. oudvader
6. oudgrootvader
7. oudovergrootvader
8. oudbetovergrootvader
9. stamvader
10. stamgrootvader
11. stamovergrootvader
12. stambetovergrootvader
13. stamoudvader
14. stamoudgrootvader
15. stamoudovergrootvader
16. stamoudbetovergrootvader
17. edelvader
18. edelgrootvader
19. edelovergrootvader
20. edelbetovergrootvader
21. edeloudvader
22. edeloudgrootvader
23. edeloudovergrootvader
24. edeloudbetovengrootvader
25. edelstamvader en nog een stuk of wat….

Heeft u ook een verhaal uit heden of verleden en u wilt het delen?....
Schrijf even naar tenanker@kpnmail.nl