



“ Ten Anker “
Extra Editie
Hr.Ms. Triton in de Oost
1^e jaargang – nummer 16 – 15-08-2018

Dit digitale maandblad 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 “ !

Het betreft nu een extra editie die is geënt op Hr.Ms. Triton uit de jaren 50 Nederlands Indië.



Disclaimer



“ De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina’s van externe organisaties waarnaar verwezen wordt.”

“ De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld.”

“ Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens”

“ Door toezending van stukken, foto’s, mails of andere zaken onder naam geeft u automatisch toestemming deze ook onder uw naam te publiceren.



I.v.m. de nieuwe AVG kunt u de privacy verklaring vinden op onze website www.debakstafel.nl onder de tab: “ten anker”

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.



tenanker@kpnmail.nl

Dit stukje geschiedenis is ontstaan uit de verhalen van een 92 jarige Tjerk Spriensma,



Op de voorplaat Hr.Ms. Triton in Indonesische wateren.....

Met dank aan

NIMH te Den Haag, Bob Roetering, Willem Jan Spriensma, Tjerk Spriensma, en info van Internet

De Triton intrigeerde me al jaren, en was eigenlijk benieuwd naar zijn geschiedenis. In de maand mei 2018 ben ik benaderd vanuit Sicilië door Willem Jan Spriensma met het verhaal dat zijn vader thans 92 jaren jong op dit schip heeft gevaren en hem er hele mooie verhalen over wist te vertellen. Ook heeft hij nog vele foto's uit die periode, wat mij ter beschikking is gesteld en dit spoorde mij aan deze extra editie uit te geven.

De redactie.

Ontvangen van enkele sobat 's waarna conform de tekst twijfels zijn over de afmetingen van het schip.....Ik heb verdere informatie opgevraagd bij het NIMH te Den Haag en die gegevens worden verder in dit stuk vermeld.

Triton

Sleep- en bergingsvaartuig Nederlands-Indië Opleidingsvaartuig voor duikers.

L x B x Dpg = 36.80 x 8.80 x 4.00 meter. Waterverplaatsing 333 ton.

Motorvermogen 700 ipk 1 schroef vaart 6.5 kn.

Roepnaam PASA

Naamseinen: ex Matsunoura Maru, ex Herakles, ex Kurihashi, A 828, HF 1.

Na de Japanse capitulatie in beslag genomen en na reparatie op 3 mei 1948 in dienst als HF 1 Triton en toegevoegd aan het duikbedrijf in Indië. Op 21 oktober 1949 uit dienst en in conservatie. Overgedragen aan de ALRI.

In 1950 in weer gebruik als opleidingsvaartuig voor duikers.

Volgens een verklaring van het Duikbedrijf was de Triton een schip gebouwd in 1897. Lengte 55.7 meter, breedte 9.2 meter, diepgang 3.4 meter. Tonnage 1040 ton. Vanaf oktober 1949 in conservatie bij ATDO tot 1950. Hierna lag zij in conservatie bij CMDBO voor opleiding duikers. De roepnaam was TTN —HF. [ref SMS 1 ste jaargang no 3]

De bovenste gegevens duiden op een schip van de Futagami Hashima-klasse.

De onderste gegevens duiden op een schip van de Tategami class fleet rescue tug.

De vraag is dus of het schip 37 meter of 56 meter lang was.

Volgens NIMH is het schip pas in 1953 overgedragen aan de ALRI. Dat kan niet want al het KM materiaal dat werd overgedragen, werd in 1950 overgedragen.

Onderstaande informatie is verstrekt door het NIMH te Den Haag.

- * Matsundura Maru 1)
 - * Herakles
 - * Kurihashi
 - type: bergingsvaartuig
 - naamsein: A 828
 - HF 1
 - radio-roepnaam: PASA
 - hulpgetal: 1006-1
 - tonnage: 333 BRT
 - afmetingen: lengte 36.80 m
 - breedte 8.80 m
 - holte 4.00 m
 - vermogen: 700 ipk
 - schroeven: 1
 - snelheid: 6.5 kn
 - diverse: werkplaats met schaafbanken
 - compressoren

1941 Kiel gelegd bij Harima Dockyard & Shipbuilding als Japanse

- sleepboot "Kurihashi".
- - Naam gewijzigd in "Herakles".
 - - Naam gewijzigd in "Matsundura Maru". 1)
- 05-1946 Het vaartuig wordt 'ontdekt' door Ltz Van der Linde;
Het blijkt alles te bevatten wat een bergingsvaartuig nodig heeft tot zelfs duikerpakken, waarna alles in het werk wordt gesteld het schip in handen te krijgen.
- 09-1946 Na de Japanse capitulatie overgedragen aan Nederland, nadat het eerst als evacuatieschip voor krijgsgevangenen is ingezet, tussen Batavia en Japan.
- 09-1946 Naam gewijzigd in TRITON.
* cdt Ltz 3 SD TV G Looman. Deze heeft als opdracht het schip ten spoedigste vaar en bedrijf gereed te maken (de TRITON is nog niet in dienst gesteld).
- 1946 (einde van het jaar)
Het schip komt op het ME te Tandjong Priok om een algehele revisie te ondergaan. Japanse opvarenden hebben, voor het van boord gaan, grote schade aangericht.
- 09-1947 Met grote vertraging komen de reparaties gereed, daar de werf de revisie beschouwd als een 'stopkarwei'..
- 03-05-1948 In dienst gesteld.
* cdt
IN 03-05-1948 tot 21-10-1949 UIT
- 03-05-1948 Te Soerabaja in dienst gesteld en toegevoegd aan het Marine Duikbedrijf.
- 05-1948 Te Makassar wordt een 75 tons (Liberty) bok opgehaald, waarna via Batavia naar Belawan wordt vertrokken om aldaar de haven te 'schonen'.
De "Liberty-bok" is Amerikaanse makelij met eigen aandrijving, dubbel roer en dubbele schroeven. Het werd vooral gebruikt in Hollandia, waar het Sherman-tanks aan wal bracht.
Met eigen middelen heeft de KM dit vaartuig dat zich bijna in zinkende toestand bevond extra drijfvermogen gegeven, wat mede tot gevolg had dat te Makassar een Japans schip geladen met nikkel erts kon worden geruimd. 2)
* cdt Rongen J.H.v.
28-02-1949 tot 28-09-1949



21-10-1949 Het schip wordt in conservatie genomen.
Tot 1950 Het schip wordt in gebruik genomen voor opleiding van duikers te Belawan.
28-12-1950 Bij de soevereiniteitsoverdracht afgestaan aan Indonesië voor de te vormen Indonesische marine. (?)

- 1) Het schip zou zijn "gevonden" door de commandant van het Duikbedrijf van de K.M. te Tandjong Priok, Ltz II KMR SD TV M.v.d. Linde in de maand mei 1946; het werd als oorlogsbuit toegewezen aan Nederland en in september 1946 als TRITON onder commando van Ltz 3 SD TV G Looman bedrijfsklaar gemaakt. Japane naam zou zijn Matsunura Maru; zie schrijfwijze bij Vermeulen.
De naam Matsundura Maru is vrijwel zeker juist (HvK). Zie echter 'Japanese Warships' van A.J.Watts blz 327 (eerste genoemd vaartuig), waar het schip "Matsunoera" wordt genoemd; "Onze Vloot" september 1948 spreekt van "Matsunura Maru"; ('klank', neergelegd in 'taal' !!!!)
Ik ben daarom niet zo zeker van de juistheid van "Matsundura" (AJvV).
- 2) Gaat het hier om de RB 201, later A 924; hulpgetal 1026-3, het enige equivalent van de groep drijvende bokken, dat gelet op het RB-nr in Indië verblijft?.
Ik ben er haast zeker van; zie 'Onze Vloot' okt.1948 blz 191/192. AvV.



Tjerk Spriensma verteld.....92 jaar

Ik werd mijn 19e op de Triton geplaatst na als kanonnier te hebben gediend op de Hr.Ms Evertsen.
De Triton was een duik en bergingsvaartuig.

Ik heb een jaar op deze oude schuit – van origine Japans schip - gewerkt. Het was aan boord een vrijgevochten bende maar als het op het verwijderen van wrakken aan kwam dan werd er serieus gewerkt en een ieder wist wat er te doen stond

De officieren waren secuur met de begeleiding en verder zorgde je goed voor elkaar want het kon iemand zijn laatste duik wel eens worden.

Wat dat betreft alle eer voor de "Ouwe" hij was voor zover ik me herinner dienstplichtig maar hij wist goed wat hij deed.

Een ervaren man. Ik geef je te doen, de leiding te hebben over een groep zoals de onze en elke dag de verantwoording op je schouders dat alles goed afliep.

Het was een oerdegelijk stoomschip waar de Japanners voorheen gevangenen mee hadden vervoerd, het had ook wel wat gebreken voor ons Hollanders, de dekken waren

vrij laag en de bedden te kort, maar dat was te verklaren daar de Japanner niet groot van stuk waren.

Je moest de dag zien door te komen met elkaar dus we rouleerden de taken.

Het ene moment was je roerganger, prachtig werk, waarbij je uren lang achter het roer stond, en de volgende dag was je stoker waarbij je je de kleren van het lijf stookte terwijl je stierf van de hitte ... en dan nog de hitte van de tropen.

Ook machine onderhoud en keuken dienst en natuurlijk wachtlopen hoorde er bij.



We lagen vaak in afgelegen gebieden voor de kust en hebben geluk gehad dat we nooit zijn aangevallen. We waren een gemakkelijke prooi. Het schip had voorheen 2 zware mitrailleurs aan boord maar die waren er afgesloopt. Dus als ze ons hadden aan gevallen hadden we niet veel kunnen uitrichten. Ieder van ons had zijn persoonlijke uitrusting

Werkzaamheden onder de zengende hitte van de tropische zon.....

De bemanning had ter verdediging Leen Enfield geweren en sommige hadden een pistool. Ieder van ons had zijn persoonlijke uitrusting

We hadden wel wat geweren aan boord maar alles was oud en versleten.

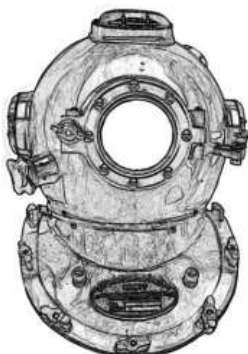
De commandant Looman die we hadden had zijn koopvaardij papieren en was geloof ik ook bij de KNIL gevaren.. hele vakkundige kerel... (dag en nacht op de brug als ik achter het roer stond dan sliep hij achter mij, kon dan mijn kont niet keren en als ik dan weer een halve graad uit de koers lag dan kreeg je flink op je sodemieter.....)

Het hart van het schip was een ouderwetse stoommachine, ik heb er verscheidene dagen aan gestaan.

Water erin en druk op de ketel houden zodat ie kon varen, en kolen erin, dat ding vrat kolen en we hebben wel een kleine berg verstoekt. Weet het nog goed 2 briketten links 2 rechts en een in het midden en de slakken waren voor Gerrit, gewoon overboord gooien dus.

En zo gingen we op tour door heel Indonesië met die zware kraan achter ons..... het was een verantwoording want alles werkte aan boord op de stoommachine, de voortstuwing, het roer etc. etc.

We hebben zowat de hele kustlijn van Indonesië afgevaren. Honderden km gevaren met de kraan er achter en dat was wel een bijzondere prestatie.



En dan dat duiken.... jawel plotseling was ik duiker... en ... ervaring? ... nul komma nul

Je kwam aan boord en op een geven moment was het "Nou Sprien" (nick name) nu is het jouw beurt. Doe maar een pak

aan..... de eerste keer kreeg je een schop onder je kont van de "Ouwe" in de zin van "ga het maar proberen".

Snel daarna een klap op je helm, slangen aansluiten, schuifelend liep naar de gangway met die lompe loodzware schoenen, eerst je linkvoet en dan je rechervoet en klaar om te springen....



Nou Sprien daar ga je dan.....

Ik ging ondersteboven naar beneden en voordat je het wist lag ik op de bodem... ik had er toen knap de pest in over hoe ik er in was gelazerd... heb me toen om ze terug te pakken op de bodem in gegraven maar dat hield ik niet lang vol... ze pompten het pak vol met lucht dus toen moest ik wel los laten...

Als ze het idee hadden dat er iets met je aan de hand was dan werd aan boord de terugvoer klep van de luchtleiding dicht geschroefd en werd je pak volgepompt met lucht tot dat je boven kwam drijven...

Dat pak met die helm. Je hebt je armen vrij maar die gewichten... als het je beurt was en je kon zo maar verscheidene duiken per dag moeten maken, dan werd je in het pak gehesen met een stalen ring op je schouders en via een bajonetsluiting kreeg je de helm daar aan vast gemaakt.

Onder water moest je er voor zorgen dat je je pak heel hield. Een klein gaatje en het pak zou lucht verliezen en vol lopen.

Dan moest je snel de kraan afsluiten zodat je snel kon stijgen.

Dus als er iets gebeurde dan sloot je de kraan, gaf 3 rukken aan de kabel, (dit was een lijn die je om je midden bond waar je om de 5-6 seconden even een rukje moet geven...) en eenmaal boven dan staan er 2-3 man om je uit het pak te helpen...

Ook kon het probleem groter zijn, bijvoorbeeld als je vast kwam te zitten, dan was er altijd een man met een extra masker paraat die met een tweede luchtlijn naar beneden kon

gaan, zonder pak maar met luchtslang om hun middel dan waren ze in een paar tellen bij je...

Nee het was geen stoer werk...maar wel gevaarlijk !

En dan was het een pak dat ook zijn beperkingen had onder water. Je kon natuurlijk niet zo geweldig manoeuvreren en aan zo'n wrak daar onderwater zaten natuurlijk veel ijzeren en scherpe randen. Zodra je zag dat het te gevaarlijk was ging je weer naar boven en kwam je retour met een ervaren man.



Even poseren voor het thuisfront alvorens de diepte op te zoeken.....

Je lette er verder nooit op hoe diep je zat, je ging een hoop op de tast aan het werk en je wist waar je naar uit moest kijken.

Het was een linke zaak daar beneden, voorzichtigheid en veiligheid waren de eerste geboden. We moesten "keggen" (gat dichtmaken met bouten en platen) en daarna de zaak boven water zien te krijgen. Maar als dat niet lukte dan maar springstof erin.

Daarom gingen er elke duik zakken vol explosieven mee. We moesten het plaatsen, detonator er in en maken dat we weg kwamen om op afstand de boel op te blazen.

God zegene de greep dat het goed ging daar beneden want in een pak heb je niets te vertellen en vergeet niet, we hadden niet veel ervaring.

Wat er lag was van de vijand, tijdens de oorlog in de grond geboord en dat moest er weg. Dat spul lag er soms al jaren en je wist nooit wat je tegen kwam, wat er nog inzat en of er nog munitie aanwezig was.

Het hoorde bij het vak van de marine, ik heb het overleefd, maar ze krijgen me nooit meer in een duikerspak.

Gelukkig hebben we nooit dodelijke ongelukken gehad, we waren te voorzichtig, namen geen cent risico. Het wrak werd eerst door ervaren duikers onderzocht en met hun rapportage werd een plan van aanpak gemaakt. Het kon zijn dat we gaten moesten dichtten om er dan lucht in te kunnen pompen. De pont met de kraan die we altijd achter de Triton aan sleepten kon eventueel gebruikt worden om de zaak er uit te takelen om het naar de wal te brengen waar ze er wel raad mee wisten.

Als het echt te link was dan werden er springladingen aangebracht, zodat we het op die manier uit de weg konden blazen.

Meestal ging je met een of twee man naar beneden vooral om elkaar in de gaten te kunnen houden en natuurlijk iemand die wist hoe de springstof werkte. De haven moest schoon dus we moesten snel werken.

Het bleef uitkijken geblazen, op dit gebied moet je geen held willen zijn. Het werd altijd zo goed mogelijk doorgesproken, zekerheid ging voor alles.

Later werd je wat brutaler, het was nou niet echt mijn vak maar je moest. Het is en blijft een riskant vak daarom was ik blij dat ik na een jaar werd over geplaatst naar de RP en goddank geen ongelukken heb meegemaakt. Er waren er jongens bij die er beter in waren.



Twee van onze bemanningsleden



Die anak-anak heette "katjongs" ze hingen rond het schip en wij gaven ze een warme maaltijd, brood, kleding en in ruil deden ze klusjes zoals sigaretten halen ze vonden het prachtig om met de belanda's op de foto te mogen





Bemanning van de Triton (Tjerk Spiensma met armen over elkaar in het midden)





Onderstaande foto's zijn van de Triton in actie..... Kwaliteit is wat minder, maar niet vergeten we hebben het wel over de jaren 40/50





Tjerk, op de kiek voor het thuisfront.....



Na gedane arbeid was het een goed vertoeven op de wal..... Als je tenminste geen wachtdienst had

Voordat je van boord kon moest je er voor zorgen dat je witte uitgaand tenue (kort wit of lang wit) helemaal schoon was. Ze hadden van die blokken Sunlight zeep, We sneden dat in blokjes en dan mocht je met je handen de pakken wassen. ... en geen vlekje mocht er opzitten anders kwam je niet van het schip af.

Soms bij het bunkeren werden we zo zwart als zwarte Piet en verder liepen we de hele dag te zweten in onze pakken, dus we hadden er snel een goede hand in.

Een borstel kon je niet gebruiken want het was luchtige kleding die je makkelijk vernielde. Als ze dan ook zagen dat je een borstel gebruikte kreeg je gedonder in de glazen.

Verder had je de keus, Soerabaja was een grote stad en in het haven gebied waren er vele restaurants en barretjes. Ook gingen we regelmatig naar de bioscoop. Sommigen van ons hadden ook adresjes van bevriende bewoners zodat ze het hele weekend daar konden vertoeven.

(natuurlijk om met de dochters ten huize te rotzooien).....??? redactie !



De Liberty Bok

Zijn oorlogstaak is voornamelijk geconcentreerd geweest op Hollandia, waar de bok al varende en hijsende Shermans-tanks aan wal bracht voor het Amerikaanse leger. Toen de Marine zich over de bok ontfermde bevond het vaartuig zich in bijna zinkende toestand. Het drijfvermogen werd met eigen middelen opgevoerd en de krachtproef kwam in de haven van Makassar, waar een 1500 tons Japans schip, geladen met nikkelerts uit de weg werd geruimd.

Dit is op gevoelige wijze vast gelegd in het bokkeliëd.....

....."zo brak de nieuwe glorie aan
In het leven van de bok
Die, daar hij sterk en krachtig was
Een ieders aandacht trok
Al had hij last van zijn pontons
Toch was de bok gezond,
Want met gemak, droeg hij een wrak
Dat in de haven stond....."



De bok zal nog vele wrakken moeten dragen... "Belawan" wacht met ongeduld !

Nog wat losse aantekeningen;

-Bunkeren zo zwart als de kolen dan liepen we rond, nog erger dan een zwarte piet. -

-We hadden persoonlijke wapens, ik had een oude Lee-Enfield om me te verdedigen-

-Kwetsbaar waren we, als een schip ons aangevallen had waren we er aan gegaan-

slepen, bergen, slepen en bergen en dan weer slepen...en er was constant iets aan de hand met de aandrijving, en/of de besturing... dan lagen we weer eens te drijven omdat er weer gesleuteld moest worden...

we hebben een paar keer japanners aan boord gehad (officieren) ivm onderhoud van het schip, Ik had er een bijna voor zijn hersens geschoten. Ik had wacht en plotseling kwam een Japanner naar me toe lopen. Omdat hij niet was aangemeld stond ik op scherp. We hadden hun nodig om te kunnen begrijpen wat er in de handleidingen stond, want alles was in het Japans.



-stoker, machinist, olieman, duiker, en stuurman je was jantje van alles... je leerde bij de marine alles... Ik ben er wel goed uit gekomen.....



De "BOK" op sleep....

Luitenants ter zee der 2e klasse KMR

Jhr J. A. C. Six — 1923 — ad. 1e kl. 1 Sept. 1945, luit. 3e kl. 1 Sept. 46	1- 9-1948
C. van der Stigchel — 1922 — ad. 1e kl. 1 Sept. 1945, luit. 3e kl. 1 Sept. 46	1- 9-1948
J. Knoppers — 1923 — (OV. 1) ad. 1e kl. 1 Sept. 1945, luit. 3e kl. 1 Sept. 46	1- 9-1948
W. F. Rusman — 1923 — (OV.) ad. 1e kl. 1 Oct. 1945, luit. 3e kl. 1 Oct. 46	1-10-1948
J. P. J. van Erven — 1922 — (OV. 1) ad. 1e kl. 1 Oct. 1945, luit. 3e kl. 1 Oct. 46	1-10-1948
G. Looman — 1923 — ad. 1e kl. M.R. 1 Oct. 1945, luit. 3e kl. 1 Oct. 46, 2e kl. 1 Oct. 48, e.o. 1 Nov. 51	1-11-1951
H. Don — 1925 — (OV. 4) ad. 1e kl. M.R. 1 Nov. 1945, luit. 3e kl. 1 Nov. 46, 2e kl. 1 Nov. 48, e.o. 1 Nov. 51	1-11-1951



Zeemeermin met een baard

Sommige schepen zijn door hun grootte of in het oog springende prestaties zeer bekend. Maar er zijn er ook die jarenlang nuttig werk verrichten zonder ooit in de schijnwerpers te komen.

De Hr.Ms.Triton in dit verhaal had nog geen wapenschildje, doch wil hem niet onthouden.....



Triton

Duikloep/Diving Tender 1964...

277. In azuur een zwemmende Triton, blazend op een kinkhoorn, alles van zilver. (Besch.828332/823717 van 28 november 1972)

Het embleem is ontleend aan de decoratie van een Nautilusbeker van ca.1590 in het Rijksmuseum te Amsterdam. De Triton was een Griekse zeegod en verwijst naar de functie van de gelijknamige duikloep.

The badge is based on a decoration on a Nautilus cup made in around 1590 and now on display at the Rijksmuseum in Amsterdam. Triton was a Greek sea god.

Enkele nog bekend zijnde namen van ex-bemanningsleden van de Triton ;

W.H. van Beek – L.F.J. Effting – A. van der Linden – G. Looman –
G.W.Prinsen – A.A.Rombout – J.E.Smit – T. Spriensma – B.A.Stroes
- J.H van Tol – Velsen, F van

De redactie heeft al deze personen gebeld daar er telefoonnummers bekend waren die gezien de AVG wetgeving niet worden vermeld. Er zijn tot op heden nog drie personen in levende lijve gevonden, t.w. T.Spriensma, A van de Linden en J.E.Smit
De eerste twee mannen hebben tegelijkertijd met elkaar gediend en de hr. Smit is van latere datum.

Mochten de laatste personen nog behoefte hebben ook te schrijven kan er misschien nog een aanvulling worden gemaakt, zodat u deze uiteraard via. "ten Anker" te gemoed kan zien.

moments & memories



ALTIJD IN MIJN HART
Door Gannon en Lecuona

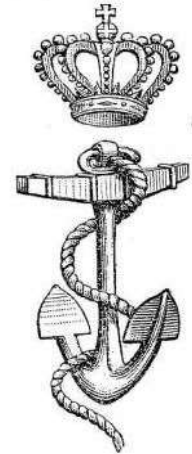
Er is geen bergtop zo hoog
Dat liefde op de een of andere
manier niet kan klimmen.
Nee, nee, ware liefde zal een manier
vinden.
Er is geen rivier die zo breed is
Die liefde kan niet overgaan in de
tijd,
Geloof me als ik zeg:

Je bent ALTIJD IN MIJN HART
Zelfs als je ver weg bent,
Ik kan de muziek horen van het lied
van liefde dat ik zong
Je bent ALTIJD IN MIJN HART
En wanneer bovenstaande luchten
grijs zijn
Ik herinner me dat je om me geeft en
dan breekt de zon door

Vlak voordat ik ga slapen
Er is een rendez-vous die ik houd
En de droom die ik altijd ontmoet, helpt me te vergeten dat we ver uit elkaar staan
Ik weet niet precies wanneer liefde
Maar ik weet zeker dat we elkaar weer zullen ontmoeten schat,
En mijn liefste tot we dat doen
je bent "ALTIJD IN MIJN HART"



Maar met de feestdagen in het vooruitzicht is ook onze goedheiligman uit Spanje afgereisd en kwam met het volgende gedicht.....



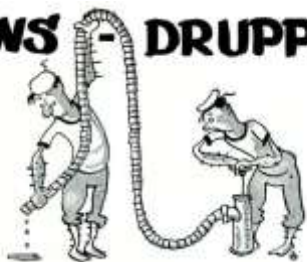
SINT NICOLAASFEEST AAN BOORD VAN HR.MS. "TRITON" 5 DECEMBER 1946

Hierbij kwam ik even declareren
Om de bemanning van de Triton wat te leren
Want dat liggen langs de steiger
Maakte de Marine ook niets rijker
En daarom neem nog eens een kloek besluit
En vaar het Westervaarwater uit
Het is gebeurd, dat er kwam een bericht
Dat aan de commandant van de Triton was gericht.
Hij moet gaan varen 200 mijlen in zee
Maar dat viel voor het Majoortje niet mee
Want die ellendige stuurmachine
Die wilde niet lopen op stoom of op benzine
En geregeld bij de wrakken gekomen,
Moest hij volle kracht achteruitstomen
Het was net of hij zeggen wil,
Ga maar even aan het ankerspil.
En de bootsman zeer kordaat,
Die haalde kalm een mannetje van de plaat
Om de stoom bij te laten zetten
Want dat kon het dekpersoneel niet met al dat kwekken
En toen kreeg de korporaal zijn beurt toen alles was geschied,
Gek werd je toen van al dat schreeuwen
van boven voor en achteren beneden
Het was zeer geregeld Bakboord aan boord
Maar het staakte rustig voort
Maar toen na een tijdje was het gereed
En statig onze oude schuit weer door het water gleed.
Met een snelheid van verscheidene mijlen
Konden we eindelijk "hoera" de prauwen peilen
Toen kwam de baks aanzetten, met groot gebaar
Keesje klaar, kom op, neem die prauwen waar.
Van vooruit, boven, werd steeds gebruld,
Adri doe het zo vlug je kunt
Eindelijk was de wens voldaan, en konden weer met prauwen varen gaan.
Helaas konden we niets van de prauwen pikken,

En moesten dus toen maar BOERENKOOL EN HUTSPOT SLIKKEN
En weer bij de wrakken gekomen,
Tsjonge weer die stuurmachine in de bonen,
Maar nu was het vlugger klaar
Want die seiner nam een oproep waar, dat we spoedig moesten arriveren
Want er stond iemand aan de ka, met lange kleren.
En de trip was dan ook weer volbracht
En losten dan ook spoedig te X onze vracht
En aan de kade stond een wacht
Die de post voor de bemanning van de Triton bracht
En met een trippelend gebaar,
Nam ze haar Gerard waar.
Hiermee heb ik de reis in het kort beschreven
Wat de bemanning van de Triton zoal kan beleven.
Maaaaar wat doen ze aan de wal ?
Jaaa,... vraag dat aan LEMPUL vooral
Want die zullen het beter weten,
Uit welk hout Janmaat is gesneden.
Maar ik hoop dan toch in elk geval
Dat deze avond je bevallen zal.
En Commandant, neem nu een kloek besluit
En vraag volgend jaar een nieuwe schuit.

De Sint...

NIEUWS - DRUPPELS



Heeft u ook zo'n belevenis of herinnering, maar weet niet hoe u het kan delen?.... neem dan contact op met de redactie...

Allemaal, niemand uitgezonderd heeft wel wat te vertellen, mag ook sterk zijn, want je maak mij niet wijs dat je je diensttijd stil heb gezeten, en er niet over weet te vertellen... Misschien kunnen we er leuke stukken bij halen uit archieven of internet, foto's van vrienden of andere zaken en het tot één geheel te publiceren, en vergeet niet dat ieder verhaal vaak weer een gevolg heeft, want iedere woord , schip of opmerking heeft wel weer een aanknoping en wordt het een sneeuwbal effect....

Het gaat u alle goed.....

Veel plezier met "Ten Anker "

Arie Krijgsman

**U kunt ook uw advertentie gratis aanbieden, mits maritiem en/of veteranen gericht.
Neem contact op met de redactie....**

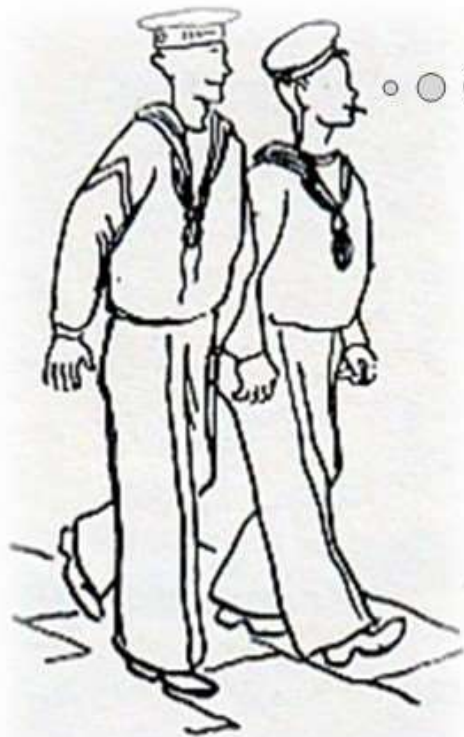
DE ORINGER MARKE



Hoofdstraat 9 / 7873 BB Odoorn tel. 0591-519000

MARINESHIRTS.NL
De echte shirts van de Koninklijke Marine

Mooi hè die oude verhalen van vroeger



Daar lusten onze nazaten pap van....

De Blauwe Wimpel,
het meest veelzijdige
scheepsbouw- en scheepvaartblad

U krijgt een schat aan informatie op
scheepvaartgebied

Al sinds 1946 vertellen deskundige auteurs
in 'De Blauwe Wimpel' over de magie van
schepen en hun bemanningen

Beleef de romantische sfeer van het varen op een schip.
Proef de spanning in riskante situaties.
Ga mee op reis en geniet van de prachtige foto's.
Laat u informeren over het nieuws van de scheepswerken
en de nieuwste scheepsbouwtechnieken.