

**Kabelgast** is Fred van Bergen, Deel 2

**Hr. Ms. Tjerk Hiddes. F804 (1969)**

Eindelijk overplaatsing, nieuwbouw wat een luxe, airco, lampje en kastje in je kooi, fijne bemanning, ik was helemaal in mijn sas.

En als klap op de vuurpijl werden we ingedeeld in Stanavforelant. Poolcirkel gepasseerd op 30-08-1969. In Kopenhagen werd ik gedetacheerd op HMS. Leander waar ik al gauw de bijnaam verwierf "Flying Dutchman" geweldige tijd gehad. Een 2e opsteker tijdens Stanavforelant was mijn detachering op de USS McCaffery een oude rammelbak van een schip, wel weer een hele ervaring en grote stukken vlees en koolsla.



In 1970 was het einde voor de "Hiddes" in Stanavforlant en werden we ingedeeld bij Task Unit 429.5.0 een nieuwe benaming voor het oude smaldeel. Op 25-08-1970 heeft een groepje bemanningsleden (waaronder ik) van de "Hiddes" een lading hippies verwijderd bij het monument op de Dam in Amsterdam. Nog jaarlijks word ik eraan herinnerd door de media. Spijt? Nee hoor ik heb mijn straf met een glimlach ondergaan. Na actie werden de deelnemers hartelijk aan boord ontvangen en gerapporteerd. De volgende dag gingen de trossen los en kozen we zee, de parade commandant werd groepsgewijs op SB brugvleugel gehouden omdat de kajuit van de Cdt. te klein was. Normaliter kreeg je de volgende dag de uitslag van je straf maar bij ons duurde het wat langer. Toen we aanmeerden in Santa Cruz (Tenerife) ging de Cdt. vliegsgewijs naar Den Haag voor de strafbepaling, het duurde een week voordat die terug was. De Task Unit zat op zee en wij lagen lekker binnen, stappen maar jongens. Toen de Cdt weer aan boord kwam hebben we ons weer bij de Task Unit gevoegd en kregen we onze straffen te horen, deze zaten er bij het aanlopen van de volgende haven al op. Het was in november 1970 bijzonder slecht weer en kregen een paar noodseinen binnen van het Engelse ms Foxtan Gate het Duitse ms Heimatland en het Cypriotische ms Rigel, opsporing en reddingsactie werden opgestart, met hoge snelheid voeren we het water dun. In geen der gevallen hoefde daadwerkelijk assistentie te worden verleend. Toen kregen we zelf machinestoring en hebben een half uur stuurloos rondgedreven, het was geen pretje, door de averij die we hadden opgelopen moesten we terug naar Den Helder voor reparatie.

**Hr. Ms. Overijssel. D815 (1971)**

In januari 1971 werd ik geplaatst op de "Overijssel" ingedeeld in Task Unit 429.5.3. De oversteek van Rosyth naar Amsterdam werd met windkracht 10 dwarszees genomen wat inhield dat de je de nacht en ochtend 30 graden slagzij had.



Er werden stalen trossen over het dek gespannen opdat het schip niet in tweeën en waterschotten geplaatst, ook dat hebben we weer zonder ernstige calamiteiten overleefd. De Overijssel werd onttrokken aan de Task Unit om zich klaar te maken voor een term van 9 maanden in de West als schip van de wacht. Reparatie, opwerken, tropen- kleding, vaccinaties, Fost, zomerverlof enz.

We zijn er klaar voor en vertrekken in november 1971. Bij de reis naar Peru passeren we de Evenaar en word ik door Neptunus gedoopt. Over het verblijf als schip van de wacht op Curaçao kan ik wel een boek schrijven omdat we zoveel hebben meegemaakt.

**Navgis. (1973)** Per ingang van het nieuwe jaar mocht ik mijn laatste 2 maanden uitdienen als vaste bemanning op het oude fort, ik was inmiddels walplaatser geworden en hoefde gelukkig niet meer te overnachten op Erfprins. Op 6 maart 1973 ging ik met ontslag uit de Rijks Zee Dienst en werd ingedeeld als KMR.

**Douane (1973)** Op 12 maart 1973 trad ik in dienst bij de Douane Rotterdam en werd tewerkgesteld op een post bij de Waalhaven, dat had ik al gauw gezien en ik diende mijn ontslag in. Mijn ontslag kwam bij de algemeen dienstgeleider (ex-marinier) terecht en hij vroeg de reden. Varen natuurlijk. Hij pakte de telefoon en ik kon me maandag gaan melden bij de varende dienst van de douane. Ik werd geplaatst bij de zwarte bende een onderdeel dat schepen visiteert. In no-time werd ik schipper motordrijver op een douanevaartuig. Ik heb het werk altijd met veel plezier gedaan tevens omdat er een beetje dezelfde teamgeest heerste als bij de KM. Door lichamelijke klachten ben ik er in '86 mee gestopt en kreeg een baan bij de douane aan de wal op posten in de Europoort, Maasvlakte, Botlek en weer Maasvlakte. Ik heb allerlei taken vervuld van bureau ambtenaar tot troubleshooter, de laatste 20 jaar heb ik gewerkt als scanmedewerker (beoordelen van Xray foto's). In 2010 werkte ik nog maar 2 dagen per week en in 2014 maar helemaal gestopt. Al bij al heb ik het altijd naar mijn zin gehad en zeker in mijn schippers tijd.



### **AMS60 Bernisse.**

Met pensioen, achterstallig onderhoud aan het huis opknappen en toen achter de geraniums gaan zitten, nou nee hoor, het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Mezelf aangemeld als vrijwilliger op de Bernisse. Het was als thuiskomen, kwam er gasten tegen die ik



50 jaar niet had gezien, je had weer een doel er samen wat moois van te maken. We hebben leuke reizen gemaakt zelfs van 3 weken zoals naar Vlissingen, Terneuzen, Oostende, Vlissingen en weer naar de thuishaven. Het hoogtepunt vond ik persoonlijk toch wel de herdenking (2018) op de Westerschelde van de 2 Franse mijnenvegers die op Duitse mijnen waren gelopen en met man en muis waren vergaan. Veel hoogwaardigheidsbekleders uit

het buitenland en van de KM waren aan boord. Mijn andere hobby is maritieme schilderijen maken,

je raad het al schepen van de KM. De laatste tijd ben ik wat minder vaak aan boord omdat het lichaam niet meewerkt. We wachten op betere tijden.

Noot: (Over de herdenking van de twee Franse mijnenvegers zijn een krantenartikel en foto's geplaatst in 'Het Kabelgat', 2<sup>e</sup> jaargang No: 2 2021).