



HISTORISCHE
VERENIGING
MAASSLUIS



HISTORISCHE SCHETSEN

van en over Maassluis

NUMMER 88 | MEI 2026

INHOUD

Een baken op zee	1
Agent Arend Kuntkes.....	11
70 jaar koepaardbrug: 1956-2026.....	17
Een stadje in malaise.....	27
Een andere weldoener.....	35
B&W van Maassluis in de boot genomen.....	45
Maassluise militairen in Nederlands-Indië en hun thuisfront (1946-1950)	55
De laatste stoomsleper.....	68
Reacties van lezers	76
Nieuwe Weg.....	78
Hellebaardiers bij de havenkom.....	80

SCHRIJVERS

Rien Braber | Jan van Gelderen | Martien van Gelderen | Henk van den Hoek | Bram Sonneveld |
Adri P. van Vliet | Dick van Wassenaar

AFBEELDINGEN

Delpher | Collectie J. v. Gelderen | Historische Vereniging Maassluis | F. v.d. Hoek | Collectie NIMH |
Netwerk Oorlogsbronnen | Noord-Hollands Archief | Collectie D. Pilkes | Jan v. Straten | Teunissen |
Adri P. van Vliet | Stadsarchief Vlaardingen (gemeente Maassluis) | Nel Wilkes

Foto omslag | Kinderen lopen over de Kippenbrug, een rolvoetbrug die in 1907 naast de spoorbrug werd aangelegd en in 1956 weer is afgebroken. Op de achtergrond de haringpakhuizen aan de Govert van Wijnkade, die later moesten wijken voor de aanleg van de Industrieweg. De foto is genomen rond 1950.



HISTORISCHE
VERENIGING
MAASSLUIS

EEN BAKEN OP ZEE

Jan Warnaar vertelt over het leven en werken op het hospitaalkerkschip *De Hoop*

Door: Rien Braber en Martien van Gelderen

In het kerkblad stond elk jaar een foto van onze wijkpredikant stoer gekleed in een schipperstrui. Hij vertoefde dan weer een paar weken op het hospitaalkerkschip *De Hoop*. Daar verzorgde hij onder andere op zondag een kerkdienst. Ik kon mij als kleine jongen hiervan geen voorstelling maken. Kwamen er dan elke zondag schepen van alle kanten naar het kerkschip gevaren om een dienst bij te wonen? Hoe kwamen al die vissers aan boord? Dobberden dan een groot aantal schepen tijdens de dienst achter het kerkschip aan of werden de schepen vastgemaakt aan het kerkschip? Ik zat vol vragen.

Toen Martien van Gelderen mij vertelde, dat hij onze stadgenoot Jan Warnaar, die jarenlang machinist op *De Hoop* was geweest, had ontmoet en dat Jan bereid was om zijn verhaal te vertellen, was mijn interesse snel gewekt. Eindelijk zou ik een antwoord krijgen op mijn vragen. We maakten samen een afspraak met onze stadgenoot.



Pasfoto Jan Warnaar uit monsterboekje 1953.

Jan Warnaar

Jan Warnaar werd in 1936 geboren in Maassluis. Zijn vader had een aannemersbedrijf in de Wagenstraat. Na de lagere school en de Its (lagere technische school) bezocht Jan de machinistenschool in Rotterdam, waar hij scheepswerktuigkunde studeerde.

Na zijn studie ging Jan varen bij de rederij SSM Transport NV. Op een gegeven moment kreeg Jan een zeer aantrekkelijke aanbieding van machinefabriek Van der Bend (aan de buitenhaven in Maassluis), waar hij vervolgens vele jaren met plezier heeft gewerkt.

In de tussentijd volgde hij een schriftelijke cursus bij PBNA en behaalde hij het grote zeevaartdiploma A. De zeevaart bleef trekken en in 1968 ging hij weer varen. Via een kennis

was hij in contact gekomen met Waling van Geest. Voor dit bedrijf heeft hij zo'n vijf jaar gevaren tussen Midden-Amerika en Engeland. In 1972 ging Jan

werken op het hospitaalkerkschip *De Hoop*. Om het preciezer te zeggen op *De Hoop 4*. Daarover later meer.

Op 10 oktober 1962 trouwde Jan met Dea Quack (1943 - 2007). Het paar kreeg twee zonen: Dirk (1964) en Jan (1970). Dea vond het niet echt fijn, dat Jan zoveel van huis was, maar ze heeft het wel geaccepteerd. Het gezin heeft altijd in Maassluis gewoond, eerst in de Marelstraat, later op het Van der Helstplein.

De laatste vier jaar woont Jan in het verpleegtehuis Drieën-Huysen in Vlaardingen.

Bouw van *De Hoop 4*

Op 12 december 1963 werd *De Hoop 4* te water gelaten. Het schip werd gebouwd door de N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot te Bolnes voor een bedrag van 2.600.000 gulden. Het hospitaalkerkschip had een lengte van 62,50 meter, een breedte van 10,20 meter en had een gemiddelde diepgang van 4,40 meter. De maximale diepgang was 5,10 meter. Het schip werd voortgestuwd door een combinatie van een 12-cylindermotor van 900 PK en een 6-cylinderdieselmotor van 300 PK. Jan vertelt erbij, dat het niet gemakkelijk was om deze combinatie van motoren te bedienen. Niet veel machinisten kunnen hiermee omgaan. De topsnelheid van het schip was 12 knopen.

Over de verdere uitrusting van het schip is het volgende te vertellen: de hospitaalcapaciteit omvatte twaalf bedden, verdeeld over vijf hutten waaronder één isolatiehut. Er was een lift om brancardpatiënten van het hoofddek naar hospitaaldek te brengen, ook was er een kerkruimte die plaats kon bieden aan 65 kerkgangers en ook een recreatiezaal voor 60 personen die ook dienst kon doen als bioscoopzaal.

Werkplaatsen waren er ook:

een voor noodreparaties en motoronderdelen en vistuig, een voor elektrische apparaten en een voor de radionavigatieapparatuur. Ook kwam er een ruimte voor het meenemen van reserveonderdelen van de verschillende motoren die op vissersschepen in gebruik waren. Er is plaats voor 30 bemanningsleden.



Tewaterlating van De Hoop 4.

Jan kan zich herinneren dat er meestal een bemanning was van 22 personen. Een arts en een dominee waren altijd op het schip aanwezig. Dominee Lucas uit Maassluis is ook vaak meegevaren als predikant op het schip, weet Jan zich te herinneren.

Natuurlijk was er ook een ruime keuken aan boord. Er werd tweemaal per dag warm gegeten. Jan had geen klachten over het eten, maar je kon altijd wel merken wie de kok van dienst was. Er werd veel vis gegeten want veel vissers namen bij een bezoek aan het schip een maaltje pasgevangen vis mee. Voor machinisten gold dat je vier uur aan het werk was in de machinekamer en dan acht uur vrij. Het hospitaalkerschip bleef vaak wel vier weken op zee. Daarna was Jan één week thuis.

Een stukje geschiedenis

In navolging van Groot-Brittannië, Duitsland en Frankrijk werd in 1897 in Nederland een eerste stap gezet om een hospitaalkerschip in te richten en te laten varen naar gebieden waar Nederlandse vissers zich met regelmaat bevinden. Het initiatief werd genomen door dominee Chambers, eerst zendeling in Hongkong en op de Malediven, later predikant in de Engelse kerk te Amsterdam.

Chambers richtte op 5 mei 1898 de 'Nederlandsche Vereniging ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit' op. In het hele land zetten 'vooraanstaande' dames, vooral van protestantse huize, zich in voor fondsenwerving om voldoende geld op te halen voor de financiering van een hospitaalkerschip.

Vertrek De Hoop 1 in 1929 (foto in opdracht van ds. Chambers).



Het doel van de vereniging was dat zeelieden, vooral uit de visserij, tijdens hun verblijf op zee, bij medische of geestelijke nood een beroep konden doen op het hospitaalkerkschip. De vereniging stelde zich ook ten doel 'de zeeman, onverschillig welke nationaliteit of geloofsbelijdenis, zoowel in onze havens als op zee godsdienstig en zedelijk te verheffen'. Gezien bovenstaande doelstellingen is het logisch, dat op het kerkschip altijd zowel een dominee als een arts aanwezig diende te zijn.

Behalve bovengenoemde vereniging was ook de gereformeerde vereniging Bethsaïda actief in het kader van de fondsenwerving. Deze vereniging werd gevormd door zogenaamde 'zeekerken', dit zijn kerken uit plaatsen die dicht bij zee liggen. We kunnen denken aan Vlaardingen, Scheveningen, Katwijk en natuurlijk ook Maassluis.

In de loop van de tijd zijn er verschillende hospitaalkerkschepen met de naam *De Hoop* geweest. *De Hoop 1* werd in 1898 aangekocht. Het was een zeilschip, een houten visschoener.

In 1912 werd *De Hoop 2* in gebruik genomen. Dit was een motorzeilschip, een omgebouwde vissersboot. Het was een tweemasterschoener met een klipper- of galjoensteven.

Hospitaalkerkschip De Hoop 1.



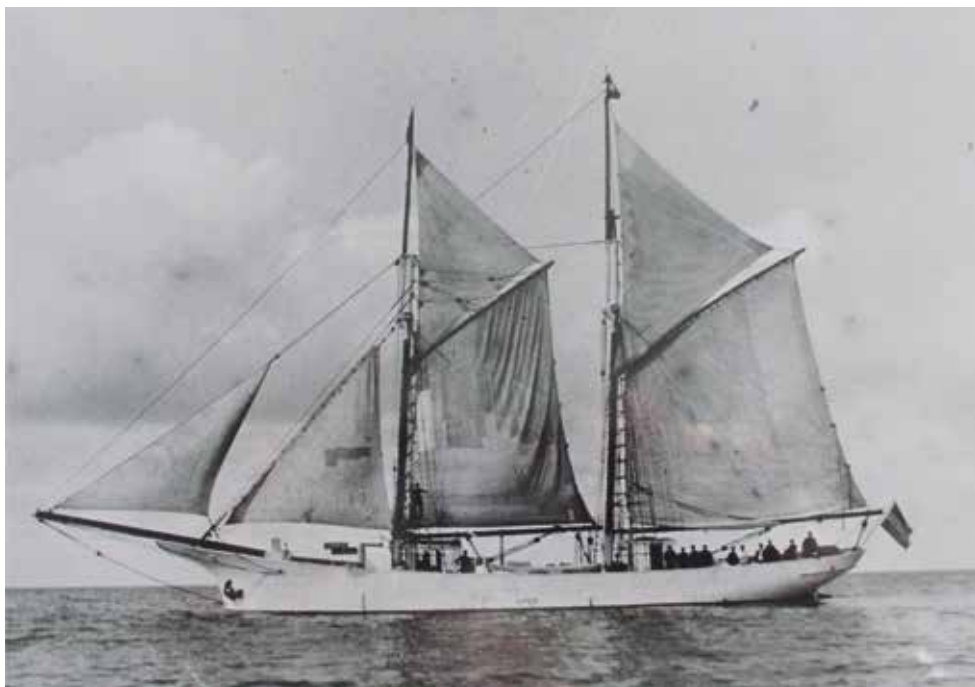
In 1940 werd het schip gevorderd door de overheid om te dienen als reddingsvaartuig. Dit duurde echter niet lang. Op 30 december 1940 werd het schip overgenomen door de Duitsers ten behoeve van de Nederlandse Zeereddingsdienst onder de vlag van het Rode Kruis. De bemanning die onder deze omstandigheden niet op *De Hoop* wilde varen, slaagde er nog in om voor deze datum een gedeelte van de inventaris van boord te halen en in veiligheid te brengen.

Dat dit schip na de oorlog een belangrijke rol vervulde op zee bleek wel uit de jaarcijfers van 1947. In dat jaar konden niet minder dan 628 patiënten worden geholpen.

Om dit schip acht maanden in de vaart te houden, had men jaarlijks 50.000 gulden nodig. Fondsenwerving was dus echt noodzakelijk.

Dit schip is ook ingezet bij de watersnoodramp van 1 februari 1953. De bemanning was per radio opgeroepen om hulp te verlenen en 10 uur later was alles gereed om hulp te bieden. De bemanning heeft 150 zieken en ouderen van Brouwershaven naar Dordrecht overgebracht, terwijl aan soldaten en helpers slaapplaatsen en voedsel werden verstrekt.

Hospitaalkerschip De Hoop 2.





Hospitaalkerschip De Hoop 3.

Op 7 mei 1955 werd *De Hoop 3* te water gelaten en door koningin Juliana in gebruik gesteld. In 1963 komt *De Hoop 4* in de vaart. Dit schip, waar Jan Warnaar dus op gevaren heeft, heeft tot 1988 dienst gedaan als hospitaalkerschip.

Hospitaalkerschip De Hoop 4 (foto uit de collectie van D. Pilkes).



Repareren

‘Het hospitaalkerkschip bevond zich niet altijd in hetzelfde gebied van de Noordzee. Het schip volgde altijd de vissers’, vertelt Jan. ‘In de ene periode voer het schip rond de Shetlandeilanden ten noorden van Schotland, in een andere periode in de buurt van Het Kanaal’. *De Hoop 4* werd ook opgeroepen wanneer een vissersboot met mechanische problemen te maken had. Jan heeft veel reparaties verricht. Reparaties aan leidingen en aan thermostaten van koelinstallaties om de vangst (meestal haring) in te vriezen, kwamen het meest voor. Soms kon er gebruik gemaakt worden van reserveonderdelen waarover *De Hoop 4* beschikte.

Wanneer een vissersboot niet gerepareerd kon worden of zelf niet meer kon varen, werd deze naar een haven gesleept. Men had een voorkeur voor een Nederlandse haven. Daar had men geen last van een taalbarrière en de communicatie verliep er gemakkelijker.

Kerkdienst

‘De zondag was altijd een bijzondere dag’, merkt Jan op. ‘Dan werd er altijd een kerkdienst gehouden. Van verschillende kanten kwamen vissersboten naar *De Hoop 4* gevaren om een dienst bij te wonen’.

De bemanning werd opgehaald met een rubberboot met buitenboordmotor. De vissersboten konden vanwege de golfslag niet langsrij komen. Dat zou een enorme schade kunnen veroorzaken. Vroeger gebruikte men een roeiboot om de bemanning op te halen.

Tijdens de dienst bleven de kapitein en de stuurman op de vissersboot. Hun schip bleef dan in de buurt van het hospitaalkerkschip varen.

Na de dienst van een klein uurtje werd er onder het genot van een kopje koffie nog even nagepraat. Ook nieuwtjes werden uitgewisseld. Daarna werden de vissers weer naar hun schip gebracht.

Vissersschepen die wat te ver uit de buurt waren, maar ook familie van de vissers aan de wal konden de kerkdienst via de radio beluisteren.

Op elke reis (van maximaal vier weken) ging er een dominee mee. Steeds een andere. Zoals eerder vermeld is de Maassluise dominee Lucas dikwijls mee geweest.



Kerkdienst aan boord van hospitaalkerkschip De Hoop.

Behalve het verzorgen van een kerkdienst op zondag bracht de predikant soms bezoeken aan de vissersschepen om er christelijke lectuur en tijdschriften te verspreiden en om er met de zeelui te bidden en uit de Bijbel te lezen. Ook predikanten moesten officieel aanmonsteren en maakten daarna dus echt deel uit van de bemanning. Pas na het aanmonsteren ben

je verzekerd. Aanmonsteren houdt in, dat er een contract wordt getekend. Hierin staat duidelijk wat je rechten en plichten zijn.



Rubberboot met buitenboordmotor om onder andere gewonden over te varen naar hospitaalkerschip De Hoop.

Ziekenzaal aan boord van hospitaalkerschip De Hoop.



Ongelukken

De Hoop 4 was niet alleen een kerschip, maar ook een hospitaalschip. Er was dan ook altijd een dokter aan boord en een verpleegkundige. Wanneer medische hulp geboden was, werd *De Hoop 4* opgeroepen (per radio) en werd de patiënt opgehaald. Ook hier werd weer gebruik gemaakt van de rubberboot met buitenboordmotor. Niet altijd een gemakkelijke klus, wanneer er hoge golven waren of als de patiënt per brancard vervoerd moest worden.

Patiënten konden van alles mankeren van infecties tot hartaanvallen. Wanneer het niet mogelijk was om goede zorg aan boord te verlenen werd de patiënt naar een ziekenhuis aan de wal gebracht.

Ook Jan is een keer in de ziekenboeg terechtgekomen. Na een plotselinge koersverandering gingen een paar ijzeren platen schuiven en kwamen op het been van Jan terecht. Een vrij ernstig ongeval. Jan merkt nog steeds de gevolgen van dit ongeval. Hij moest enige weken in het Holyziekenhuis in Vlaardingen verder behandeld worden en hij heeft vier maanden geen werk kunnen verrichten.

Verkocht

In 1988 werd *De Hoop 4* verkocht. De kosten om het schip in de vaart te houden, waren ondanks de jaarlijkse bijdrage van de overheid, niet meer op te brengen. Bovendien waren de tijden veranderd en een hospitaalkerschip was niet meer nodig. Er kwam dus geen opvolger meer voor het vierde schip *De Hoop*. Redenen hiervoor waren:

- De drastische sanering van de grote vissersvloot; de resterende schepen opereerden in zeer verspreid liggende gebieden en waren qua technische uitrusting zelfvoorzienend;
- De kottervloot verbleef gedurende weekenden overwegend in de thuishaven, waardoor de pastorale bijstand voor een belangrijk deel wegviel;
- De medische bijstand kon door de sinds 1987 operationeel zijnde kustwacht per helikopter worden verleend.

Het schip werd verkocht aan een Engelse rederij en kreeg ook een andere naam: *Britannia Challenger*. Ook kreeg het schip een andere kleur: rood. Het schip kreeg als taak om de veiligheid rond de booreilanden te waarborgen. Op advies van Jan is er toen een hulpmotor op het voorschip geplaatst en werd de bekabeling vernieuwd. Na een jaartje thuis te zijn geweest ging Jan op verzoek van de nieuwe eigenaar opnieuw aan de slag als machinist, nu op de *Britannia Challenger*. Hij is eigenlijk zoals hij dat zo plastisch uitdrukte: 'met *De Hoop 4* mee verkocht'. Na in totaal nog negen jaar in de Engelse kustwateren te hebben gevaren, vond Jan het in 1998 tijd om met pensioen te gaan en wat meer tijd met zijn vrouw te gaan doorbrengen.

Sinds 2007 is het schip eigendom van Timor Offshore Management Ltd. op Cyprus en vaart sindsdien onder de naam *Timor Challenger*. Het schip is geregistreerd in Panama en functioneert als wachtschip bij een kabellegproject in de golf van Oman.

De Britannia Challenger.



Met pensioen

Jan is zijn hele leven een echte maassluizer geweest, ondanks het feit, dat hij zoveel tijd op zee heeft doorgebracht. Hij wilde het liefst in Maassluis wonen en dat heeft hij altijd gedaan. Ruim vier jaar geleden moest Jan na een herseninfarct worden opgenomen in het verpleegtehuis Drieën-Huysen in Vlaardingen. Op zijn mooie ruime kamer voerden we in juli 2025 gesprekken over zijn werk op het hospitaalkerkschip. Jan heeft genoten van zijn leven op zee. Om die herinnering levend te houden hangen er twee mooie foto's in zijn kamer. Een van *De Hoop 4* en een van de *Britannia Challenger*.



Jan Warnaar in zijn woonkamer.

Op 10 oktober 2025 kregen we het trieste bericht dat Jan Warnaar was overleden.

Bronnen

Interview met Jan Warnaar.

Boeken:

Hospitaalschip De Hoop 1898 – 1948,

Het afscheid - Vereniging Hospitaalkerkschip De Hoop.