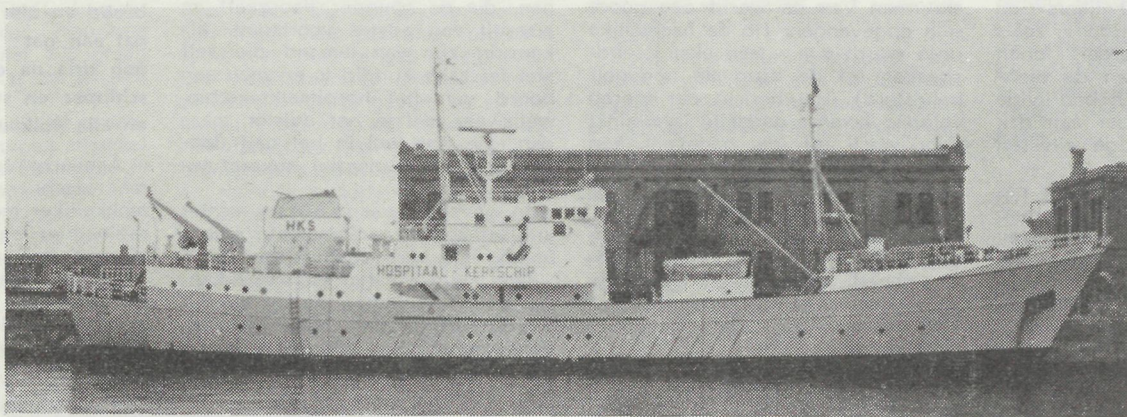


## EDITORIAAL

"Si tous les gars du monde,,

## Het H.K.S. «DE HOOP» te Oostende



Vrijdagavond, 't was een dertien-  
de, in de pikdonkere nacht, verza-  
digd van de jagende regen glijdt  
het nieuwe 1100 ton metende Ne-  
derlandse hospitaal-kerkschip « De  
Hoop » stilletjes de havengeul bin-  
nen, plotseling bevrijd in de opper  
van de wal van de uitschietende  
zuidwestenstorm.

Oostende-loods Willem Lepère, op  
zee aan boord geklommen, maakt  
dankbaar gebruik van één der 59  
V.H.F. (very high frequenten) ka-  
nalen op de brug van « De Hoop »,  
om zich een beeld te vormen van de  
toestand in de haven vooraleer hij  
de nadering aanvangt. Het 110 me-  
ter lange en 5.000 ton metende  
skelsterdekte griekse Nikos gaat  
immers de reis op met een lading  
cokes én de Oostende-loods Piet  
Rycx maar zonder V.H.F. Autoritair,  
kort en als een klok zo helder,  
klinken de instructies van de ha-  
venkontrole. Als de Griek uit de  
enge haven vaart, de stormachtige  
Noordzee op en nog enkel zijn hek-  
licht zichtbaar is vaart de Hollander  
de veilige sluis tegemoet.

Het prachtige « De Hoop » 63  
meter over alles, breed 10 meter,  
16 voet achter en 13 voet vóór kan  
volgens zijn structuur niet anders  
dan een goed zeeschip zijn en ka-  
pitein Willem Rog, naast God  
meester aan boord, bevestigt deze  
indruk. Na 6 maanden vaart met  
alle weer, kon hij ervoor uitkomen.

**I must go down to the seas again,  
to the lonely sea and the sky,  
and all I ask is a tall ship and a  
star to steer her by (masefield)**

Aangedreven door een Bolnes-  
twaalf-cilinder van 960 P.K. samen  
met een elektro-hulpmotor zes-ci-  
linder van 250 P.K., op de schroef-  
as loopt het vaartuig 13 mijl. Het  
werd gebouwd bij de N.V. scheeps-  
werf gebr. Pot te Bolnes. De te-  
waterlating vond plaats op 12-12-  
1963, waarbij de doopplechtigheid  
werd verricht door mevrouw H.J.  
Mansholt, echtgenote van de toen-  
malige heer minister van landbouw.  
Op 8-4-1964 werd de eerste proef-  
vaart gemaakt waarna op 14-4-1964  
het schip definitief van de werf  
werd overgenomen.

Van de hulpmotor wordt met ge-  
noegen gebruik gemaakt bij mooi  
weertje en voor het bijliggen, de  
manoeuvres kunnen vanop de brug  
bediend worden terwijl met de  
hoofdmotor het klassieke telegraaf-  
systeem aangewend wordt.

De ruime akkomodaties herber-  
gen de 26 bemanningsleden op een  
onberispelijke wijze terwijl ander-  
zijds de respectieve taken uitge-  
voerd worden door middel van  
uiterst moderne inrichtingen.

In de ziekenboeg zijn de wacht-  
kamer, het konsultatiekabinet, het  
hospitaal. Zeer rationeel en vanzelf-  
sprekend modern opgevat maar de

scheepsarts en zijn assistent zouden  
zich daarover wellicht beter kun-  
nen uitspreken al staat het vast dat  
hij de meest rustige ruimte, wat ge-  
luid betreft en de beste plaats voor  
wat de scheepsbeweging aangaat,  
in beslag genomen heeft, met recht  
en reden. De rubberboten, twee  
van Nederlands-fabrikaat en 1 van  
Duitse makelij, ondergebracht in de  
bak (Foto boven links) dienen om  
de patiënten af te halen aan boord  
van hun vaartuigen, met winden  
zelfs tot stormkracht, met de bui-  
tenboordmotor, 2 pagaaien anders  
4. De boom aan de voormast nodig  
voor het uitzetten van de werkboot  
wordt eveneens aangewend voor  
het uitzetten van de rubberboten.  
Eens de draagbaar waarop de pa-  
tiënt vastgesjord is, aan boord op  
dek, kan van een eenvoudige lift  
worden gebruik gemaakt om het  
tussendeck waar zich de ziekenboeg  
bevindt, te bereiken.

Oliestort-inrichtingen, twee voor  
en twee achter laten toe met zeer  
slecht weer, bovenwinds, de patiën-  
ten af te halen.

**Uit het medisch verslag van Dok-  
ter A. Vanwilligen, scheepsarts :**

De 6e reis van 26 juni tot 17 juli  
1963.

Door 't binnenliggen van 't Duitse

visserij-hulpschip « Frithjof » wer-  
den verhoudingsgewijs meer bui-  
tenlanders dan gewoonlijk aan  
boord van ons schip behandeld en  
verpleegd. Door 't verspreid liggen  
van de Nederlandse en Duitse trawl-  
en drijfnet-schepen moesten er zeer  
vele zeemijlen afgelegd worden en  
wel ongeveer 2500 mijl voor totaal  
46 patiënten. Dit komt neer op 55  
mijl per patiënt. 13 patiënten wer-  
den opgenomen in 't scheepshospi-  
taal. Zo kwam het voor dat op een  
weekend een Griek, een Portugees,  
een Spanjaard, een Duitser en een  
Nederlander tegelijkertijd opgeno-  
men werden. De konversatie was  
een beetje moeilijk. De Portugese  
patiënt, met een bloedspuwing,  
werd opgenomen in 't ziekenhuis  
te Aberdeen.

De 7e reis van 6 augustus tot 26  
augustus 1964.

Op 6 augustus uit Bolnes vertrok-  
ken naar de visgronden. Er kwamen  
al spoedig diverse patiënten, o.a.  
een heftige niersteenkoliek. Wat  
zien we deze aandoening toch veel  
onder de vissers. Gedurende het  
weekend van 17-19 augustus waren  
we in de haven van Hartlepool. Al-  
daar veel werk gehad.

22 augustus. Opname van de  
jongste.

Hij had een stukje lood van de  
vleet met grote kracht tegen zijn  
linker oog gekregen. Hij was aan  
dat oog totaal blind. Na oogspiege-

len vermoedde ik een loslating van het netvies.

De 8ste reis van 2 september tot 26 september is een reis geworden, waarop de vissers grote hoeveelheden haring vingen en wij ernstige en moeilijke gevallen kregen.

3 september. Radio oproep van Sch.333 Oceaan VII. De gehele bemanning diarrhee. Geen temperatuursverhoging. Thee en laudanum verrichten wonderen. Waarschijnlijke oorzaak oud vlees.

Verder van de ernstige patiënten: 'n longontsteking, staalsplinter in 't oog, hartspieraandoening, zweer aan de twaalfvingerige darm met praktisch totale afsluiting van de darm.

De haring is terug aangekomen in de Zuidelijke Noordzee op de Engelse wal. In het zuidwesten van de Galloper wordt druk gevist naar die Engelse walharing door vaartuigen van vele nationaliteiten maar niet in het minst de Hollanders. Tot begin december en in januari nog wat in het Kanaal. De trawlers die reeds genoeg haring aan boord hebben zijn huiswaarts gestoomd voor de zaterdagavond. Anderen «Scheveningers», «Katwijkers» en «Vlaardingers» en «De Hoop», zoals schapen om hun herder, lopen Oostende binnen. En aan de diepwaterkaai lag aldaar een bedrijvige trawlervloot, vistuig klaar aan dek en alles versierd met de zilveren lovertjes van de haring.

Wanneer gevist wordt op de nabije gronden wordt minder beroep gedaan op de medische diensten van het hospitaalkerkschip maar meer nog voor de verre visserij is «De Hoop» een gezelschap geworden, waarvan men zich de afwezigheid niet meer kan indenken.

Bilt. Dá., binnen in de wal moeten de weerkundigen wel een uitstekend assistent aan hem hebben.

De telefoonverbindingen met de wal die wanneer het private gesprekken aangaat, vanuit een telefooncel zoals aan de wal kunnen worden gevoerd, vallen natuurlijk ook onder zijn bevoegdheid. Zelfs de patiënten in het hospitaal, kunnen vanop hun bed telefoneren met de hunnen aan de wal. P.H.K.S., de roepletters van «De Hoop» zijn ook referentie genoeg om toe te laten dat de zenders gebruikt vanuit de havens, hetgeen niet zo vaak voorkomt, waar het schip eventueel vertoef. Dergelijke aktie is taboe voor andere schepen.

Radiotechnische hulp wordt verstrekt aan vaartuigen waarvan de elektronische uitrusting geheel of gedeeltelijk de pijp aan maarten gaf of te gebrekkig funktioneert. Daarvoor bevindt zich aan boord een hoop reservemateriaal én een monteur.

Uit het radio-technisch verslag van markonist H.L.J. Distel:

In de nacht van zaterdag 19 januari werd op de brug door de stuurman van de wacht een noodsein opgevangen. (In de nachtelijke uren wordt d.m.v. een ekstra luidspreker op de brug de noodgolf beluisterd). Het bericht dat hierop volgde kwam gedeelte verninkt door, doch uit de gegevens kon worden opgemaakt dat het hier een Belgisch vissersvaartuig betrof, dat dringend hulp behoefde. Zoals later ook bleek moet het vergaan van dit scheepje een snel verloop hebben gehad, want op aanroepen van «De Hoop» en diverse andere radiostations werd geen antwoord gegeven.

antwoord en een aan de schipbreukelingen en aan de redders gerichte felicitatie werd het radio-noodverkeer beëindigd.

Afgezien van deze spektakulaire voorvallen zijn er door de oren en stem van het hospitaalkerkschip nog vele andere bemiddelingen gepleegd, zoals het voeren van telefoongesprekken met buitenlandse kuststations, voor die schippers die i.v.m. taalmoeilijkheden «De Hoop» te hulp riepen.

Rest ons nog een overzicht te geven van de, in 1963, uitgevoerde reparaties (115) t.w. aan:

34 zenders, 26 ontvangers, 23 echoloden, 2 richtingzoekers, 21 decca-navigatie apparaten, 4 radar apparaten, 5 laadinrichtingen.

Voorts werden 458 weerberichten heruitgezonden en 1334 aan boord van «De Hoop» opgemaakte weer-rapporten naar het K.N.M.I. te De Bilt verzonden.

Er werden 300 radiotechnische adviezen gegeven. Hierbij moet worden opgemerkt dat in sommige gevallen na uitgebleven sukses een tweede advies kan worden gegeven.

Ondanks het feit dat de symptomen, die de schipper doorgeeft en waaruit een advies voortkomt, afkomstig zijn van iemand die zelf niet ter zake kundig is en men aan boord van het hospitaalkerkschip, weliswaar niet in het duister, maar dan toch nog wel in het half donker fast, werd meestal sukses geboekt.

In gevallen waarin sukses echter uitbleef kon de radiomonteur eigenhandig nog wel redding brengen.

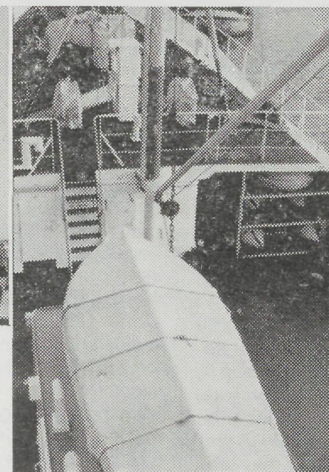
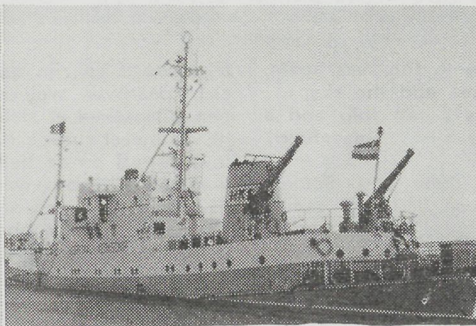
Niet altijd zijn het indrukwekkende hulpverleningen, voor minder wordt «De Hoop» ook wel eens aangeroepen. Een Belgische schip-

Een menselijk gebaar waaraan de Vlaamse crew niet zoveel commentaar zal hebben gewijd maar die ze in het gemoed beroerd zal hebben ondergaan.

De grote rekreatiezaal in het vóór-tussendek, die ook dient als bioscoopzaal, loopt vol met op-z'n-zondags-uitgedoste vissers. De vertoning vanavond heeft «De Hoop vaart» als onderwerp met als afwisseling, geschikt terwijl een zware storm over de Noordzee jaagt, een film over de tropen. Die galoperende paarden met het hoogopwaaiende stof zijn passend voor de gelegenheid. Nu krijgen we beslist harde wind, menen luidop alle aanwezige zeelui. In de warme gezelligheid wordt dan nog een lekker bakje koffie gedronken en het drukke geroezemoes bewijst dat daar over haring gesproken wordt én vis én vistuig. Over de Vlaamse Banken en de koersen die men best stuurt van Oostende weg naar de Sandettie en de Galloper. Honderd kantjes, tachtig kantjes, morgen thuis.

**Vierde kwartier  
brood en bier  
gat aan gat  
nog drie na dat  
schipper en stuurman blij  
en alle volk erbij**

Aandacht voor de hinderbanken, met slecht weer. Hier praat men makkelijker met elkaar dan over de radio, hier leert men van elkaar en daaruit komt allengs de vooruitgang. En gezongen wordt er ook, waartoe zou het dure instrument, geschonken door een Nederlandse muziekvereniging, anders dienen



Enkele beelden van het «H.K.S. De Hoop», tijdens het bezoek aan Oostende.

De radiotelegrafist bijgestaan door een monteur, in zijn radiohut naast de kaartenkamer, waar de ontvanger bestendig op de Noodgolf, 137 meter, afgestemd staat, voelt zich, omringd door de modernste uitrustingen, in zijn schik. Hoe zou het ook anders met 3 zenders en 4 ontvangers en zijn 600 kilowatt waarmee hij tweemaal daags op 1360 en 129 meter de weerberichten voor de trawl- en vleetvisserij uitzendt. Tijd verliezen doet hij ook niet want om de aktiviteit van «De Hoop» nog doelmatiger te maken stuurt mister Sparks 8 keer per etmaal, om de 3 uur dus, zijn weerkundige waarnemingen in kode naar het bekende KNMI in De

De onzekerheid omtrent het gebeurde bracht natuurlijk enige spanning teweeg, maar achteraf bleek dat de door de KW.117 geboden hulp snel en afdoende was. Dit schip (de «Mare Liberum») bevond zich nl. in de onmiddellijke nabijheid van de Nieuwpoort 232, dat zich in zinkende toestand bevond. De bemanning van dit schip werd aan boord van de KW.117 genomen.

Aangezien na het ontvangen noodsein niets meer van het in nood verkerende schip zelf werd vernomen, werd voor de zekerheid navraag gedaan of dit noodsein inderdaad van het gezonken schip afkomstig was. Na een bevestigend

per voor het op zee onoplosbare probleem van aardappelgebrek geplaatst, 5 kg maar, richt zich hoopvol maar met een klein hart naar het kerkschip waarvan gezagvoerder Rog verbaasd over de bescheiden vraag kennis neemt en de Vlaamse visser kennende, wel aanvoelt dat méér ontbreekt dan het gevraagde. Bovendien oordeelt hij, als rechtgeaarde zeeman, dat het maar een schamele gift zou zijn en geeft de koksmaat opdracht er een fatsoenlijke pakket van te maken, zodat de Belg in het bezit wordt gesteld van genoeg viktualiën om zoniet een gastronomisch menu dan toch een stevige en volkomen scheepsmaaltijd op tafel te krijgen.

dan om het onwennige gezelschap te begeleiden.

Doch gezongen, breed en plechtig, wordt maar eerst in de ruime kapel met het door Koningin Juliana geschonken elektrisch harmonium, de vlakke solen afkomstig van de visserij uit het jaar 1691 op de preekstoel, verspreiden dit klimaat die een mens eens nodig heeft om tot rust te komen.

Aan boord van het «kerkschip» werden 40 kerkdiensten en 51 dag-sluitingen gehouden. Hiervan werden er respectievelijk 37 en 32 via de scheepszender op de 129-band uitgezonden.

Door de predikanten werden 33 bezoeken gebracht aan de loggers,

kotters en trawlers op zee. Het aantal rapporten van goede ontvangst, dat na uitzendingen van de kerkdiensten en dagsluitingen door de radiodienst werd ontvangen bedroeg in 1963 in totaal 1255.

Ter illustratie van deze zijde van het werk van het hospitaalkerkschip «De Hoop» volgen hier enige passages uit het predikanten-journaal Ds W. van Boeyen schrijft o.m.:

5 juli. In het hospitaal bevindt zich een internationaal gezelschap, een Griek, een Portugees, een Oostenrijker, een Spanjaard en twee Duitsers. Het lukt met allemaal wat te praten. Bij de Portugees helpt de Spanjaard, die wat Frans spreekt en als hij er niet uitkomt, help de Griek, die in Italië heeft gewoond en behoorlijk met Duits onderweg kan. Deze mensen hebben het — ver van huis — niet makkelijk en stellen een geestelijk gesprek zeer op prijs. Ze zijn wat verwonderd dat er een dominee aan boord is.

De Spanjaard had eerst gedacht, dat ik een soort politieke commissaris was.

6 juli. Er is een Duits jochie van 15 jaar bijgekomen. Hij voelt zich doodongelukkig, dus blijf ik maar een beetje om hem heen. Trouwens iedereen in 't hospitaal wil graag praten over thuis, hun zorgen, of over zichzelf.

Ik breng er uren door. De lopende patiënten willen morgen allemaal mee naar de kerk. De Portugees is het moeilijkst te benaderen. Hij is analfabeet, maar als ik naar boven wijs knikt hij en slaat een kruisje. Wie weet wat er in deze oude melancholieke man omgaat.

**Alleen maar walwaarts leeft hij die nooit gebeden heeft  
Leert het ó zo gedwee,  
op zee.**

De werkzaamheden van het machinepersoneel bestaande uit vier mekaniekers is niet beperkt tot de mekanische uitrusting van het eigen vaartuig. «De Hoop» straalt zijn aktiviteit uit op alle terreinen en het effect is doeltreffend.

Een overzicht van de technische hulpverlening in 1963 is als volgt: Drinkwater verstrekt 7 maal (to-

taal 16 ton); Laswerk aan visgerei 4 maal; Laswerk aan leidingen 19 maal; Overige laswerk 12 maal; Reparaties aan machineonderdelen 5 maal; Elektrische reparaties 2 maal; Diverse werkzaamheden 3 maal; Gasolie verstrekt 1 maal (1720 liter); Olie verstrekt voor stuurmachineleiding 1 maal; in totaal 54 maal.

Van enkele staaltjes van dit soort hulpverlening nemen wij iets over uit het rapport van de eerste machinist, N. De Vreugd.

20 februari 1963. Via de radio bereikte ons het bericht dat van de koter Ym.153 «Protinus», de remband van zijn trawlwinch was gebroken.

De schipper vroeg of wij dit konden repareren. Van onze kant werd gezegd, dat, als hij deze aan boord kon laten brengen, wij dit zouden proberen. Inmiddels had een collega-schipper van de «Protinus» dit gesprek meegeluisterd. Hij meldde, dat hij een reserve remband aan boord had. Het was alleen maar de vraag of deze paste. Dit bleek niet het geval te zijn, dus bleef er voor de «Protinus» niets anders over dan naar «De Hoop» te komen. Een winch met gebroken remband is nl. niet meer te gebruiken, zodat het vissersvaartuig genoodzaakt is zijn visserij op te geven, en zo snel mogelijk naar de wal te stomen om het defekt te laten repareren. Gelukkig was «De Hoop» in de buurt, en na een radiopeiling te hebben genomen, waren beide schepen spoedig bij elkaar. De remband bleek in 4 stukken te zijn gebroken. Het elektrisch lassen hiervan duurde 2 1/2 uur, doch het grote voordeel voor de «Protinus» was dat hij zijn reis normaal kon vervolgen. Later bereikte ons de mededeling dat de «Protinus» zijn reis geheel uitgevaren had en totaal geen moeilijkheden meer met de remband had gehad.

**Hoop doet mijn hart herleven  
en slaan met blijde slag;  
mijn bellen, haar gegeven,  
draagt zij nog iedere dag.**

(Paradijs)

Om de drie weken vervoegt het schip zijn thuishaven hetgeen niet

veronderstelt dat dan de hulpverlening op zee wordt stopgezet. Ver vandaar. Drie Duitse «fischereischutzboten» werken nauw samen met de Hollander en wanneer deze één week verdiende rust geniet zijn de Duitsers steeds klaar om hulp te bieden.

Uit het jaarverslag 1963.

In het jaar 1963 werd door de Duitse hulpschepen 45 maal hulp verleend aan Nederlandse vissersschepen en eenmaal aan een Nederlands kustvaartuig.

Uit het rapport van de Fischerei-Schutzboot «Frithjof» blijkt, dat 39 Nederlandse patiënten werden behandeld, waarvan 10 voor een ziektegeval en 7 voor een ongeval, terwijl in 14 gevallen met een medisch advies kon worden volstaan.

Op Nederlandse vissersvaartuigen werd éénmaal een zender gerepareerd, éénmaal werd een oliedrukleiding gelast en éénmaal werd met behulp van een duiker de schroef, waarin de netten waren verward geraakt, geklaard. Door de Fischereischutzboot «Meerkatze» werden 3 patiënten behandeld, t.w. 2 voor een geval van ziekte en 1 voor een ongeval.

Door de Fischereischutzboot «Poseidon» werd aan een Nederlandse logger 10 ton drinkwater verstrekt en enige noodzakelijke levensmiddelen. De samenwerking met de West-Duitse hulpschepen was evenals de vorige jaren bijzonder goed.

Voor al met de Frithjof», die hetzelfde terrein bestreek als «De Hoop» was de samenwerking zeer intensief. Dagelijks werden de posities uitgewisseld en het werk op de Noordzee verdeeld.

Gedurende het binnenliggen van één der schepen werd de dienst door het andere schip waargenomen. De weerberichten, die van de kuststations werden ontvangen, werden dagelijks door de hulpschepen heruitgezonden. Voor deze hulp en samenwerking betuigen wij onze Duitse kollega's, mede uit naam van de Nederlandse vissers en reders onze warme dank.

Het hospitaalkerkschip dat eigendom is van de Nederlandse vereniging ten behoeve van Zeelieden van elke nationaliteit, werd ge-

bouwd en wordt in de vaart gehouden door de finantiën die voortkomen uit giften, kollekten, subsidies, legaten en allerlei steun. Vissers uit grote en kleine havens, rijk en arm, leveren hun bijdrage. Urkers, Wieringers, Goedereders en Ijmuiders. drijfnet- of trawlvissers, allen begrijpen hoe belangrijk de taak van «De Hoop» is, die ten dienste van zeevarenden van alle nationaliteiten en a'le aard maar zeer speciaal voor diegenen die nog méér zijn dan zeeman. Die boven het harde zee-mansberoep in allerlei, dikwijls ondenkbare omstandigheden ook het vissersambacht bedrijven. «De Hoop» moet daartoe, om tussen de vloot veilig zijn opdracht te kunnen verrichten, in slecht weer, in dik weer, bij harde wind of bij storm, uitgerust zijn met de onontbeerlijke navigatie-uitrusting. Twee radarinstallaties van 3 en 10 cm golfbereik. Marine-pothfinders en respektievelijk 65 en 10 kilowatt, de laatste volledig op transistor, zijn een uitmuntende hulp bij de navigatie, maar ook een onmisbaar hulpmiddel

voor het vlugge opsporen van vaartuigen. Gyrokompas en K.H. dieptemeter, hydraulische stuurmachine en decca navigator allen ondergebracht in de brug waarvan de konstruktors de noodzakelijkheid van ruim uitzicht niet uit het oog hebben verloren.

Zijn al deze instrumenten zovele hulpmiddelen voor de navigatie, dan zijn zij ook zovele zorgen voor de bemanning waarvan vanzelfsprekend bekwaamheid en bevoegdheid worden vereist om ermede te werken op de meest efficiënte wijze. Trouwens van de gehele bemanning, dominee inbegrepen, wordt gezien het uitgebreide arbeidsterrein een doeltreffende beroeps- en mensenkennis verwacht.

Vrijdagavond, het was een dertiende, stormachtig en helledonker liep het schip in ieders dienst, met het kruis op de hoge voorstevan, Oostende binnen. Dat het een bewijs weze voor onze vissers dat ook zij beslist nooit vergeefs beroep zullen doen op haar goede diensten.

L.A. INGHELBRECHT



Samen met het «H.K.S. De Hoop» meerden een groot aantal Nederlandse treilers in de Oostendse haven. Oorzaak hiervan waren de slechte weersomstandigheden tijdens het jongste weekeinde.

**VISSERS-  
VAARTUIGEN  
TE KOOP**

\*

**Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge**

**Tel. 541.17**

**Na de uren :**

**Joz. De Roose**

**Tel. 517.40**

**HAND  
IN  
HAND**