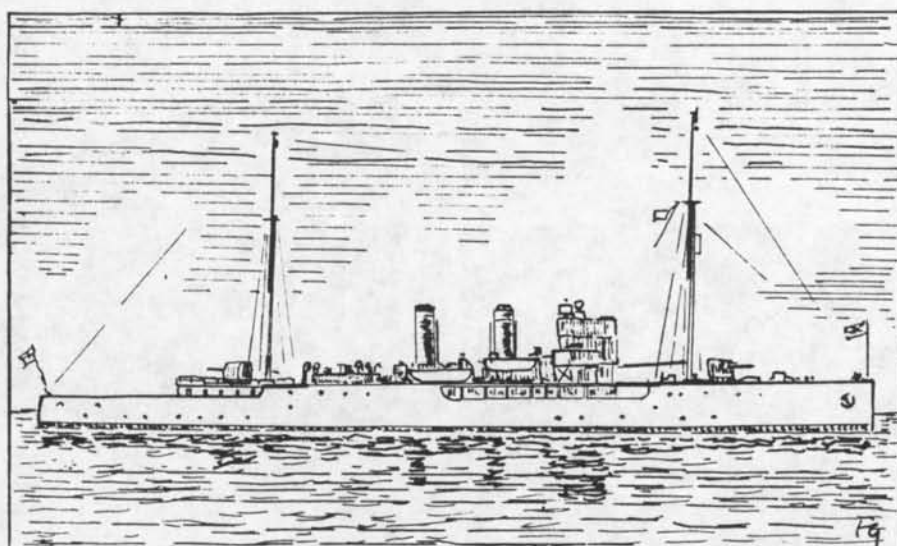


ZEEWEZENSPROKKELS - 2

door Ferdinand GEVAERT

Ter vervanging van de twee vooroorlogse schepen werd op 1 april 1920 door het Beheer van het Zeewezen het H.M.S. "Zinnia" aangekocht in Groot-Brittannië. Het schip, een "sloop" van de "Flower" klasse (1) werd gebouwd voor de Britse vloot, Royal Navy, op de werven van Swan Hunter te Wallsend en op 12 augustus 1915 te water gelaten. Tijdens W.O.I. werd het schip door de Royal Navy ingezet als mijnneveger, convooibegeleidingsschip en onderzeebootjager. Het was uitgerust met twee vierduims kanonnen en twee drieponds kanonnen. Het was 250 voet lang, tussen de loodlijnen, 265 voet over alles en mat 1.200 ton.

Het schip werd voortgedreven met een enkel schroef en was uitgerust met twee ketels en een triple expantie stoommachine van 1.400 IPK. Bij maximum vermogen liep het schip 14 knopen (2).



1915 - H.M.S. ZINNIA

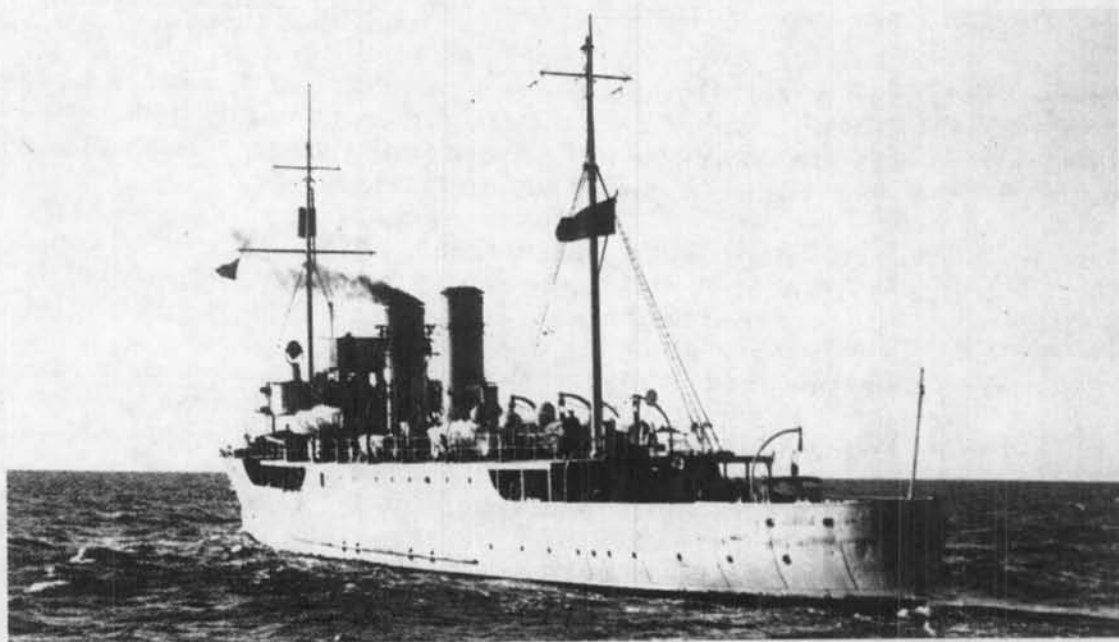
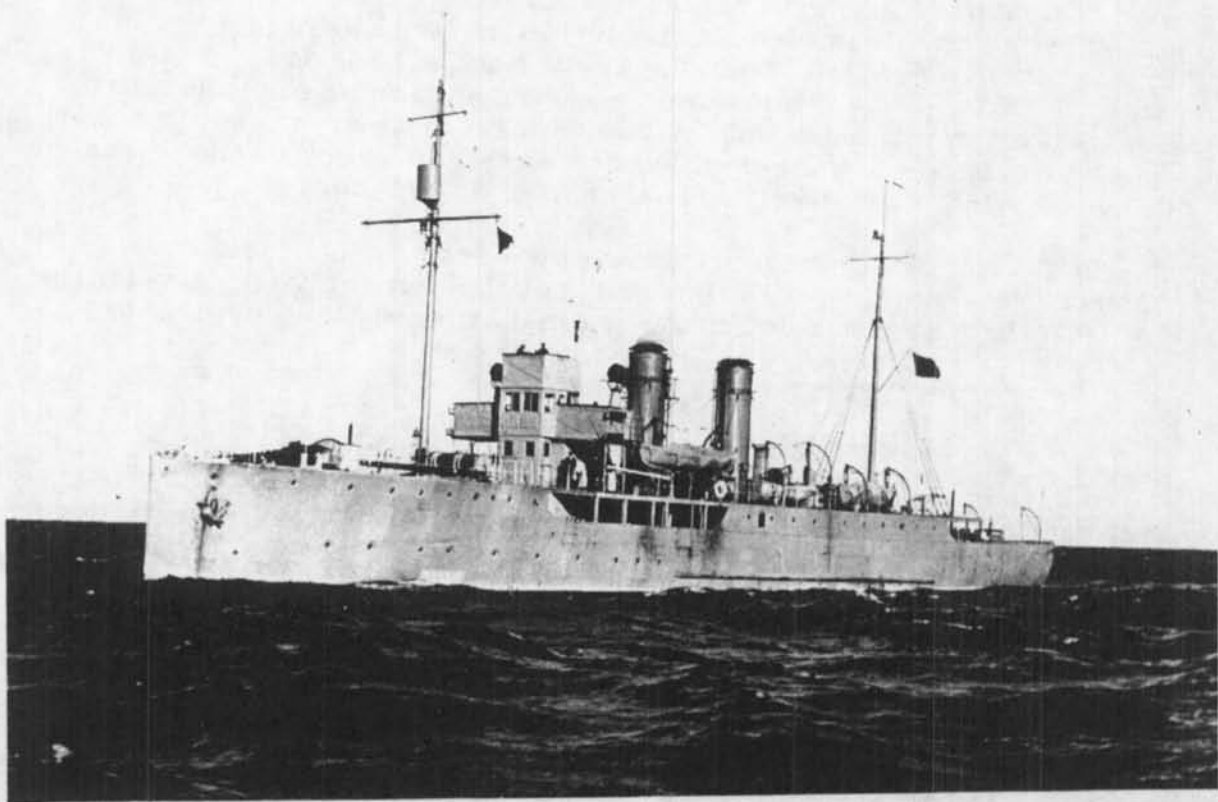
Vóór dat het schip te Plymouth overgemaakt werd aan het Zeewezen werd het volledig ontwapend. Het werd in ontvangst genomen door de Commandant 1e klasse CRAYET. Het schip werd niet herdoopt, doch de letters "H.M.S." werden, uiteraard, geschrapt.

De "Zinnia" werd door het Zeewezen, evenals de twee vorige visserijwachters, ingezet voor de visserijwacht en opleiding van leerlingen van de zeevaartschool.

De bemanning bestond uit 40 man, waaronder naast 4 dekkofficieren, een aalmoezenier en een dokter (geneesheer). Daarnaast werden er 40 leerlingen ingescheept evenals 2 radiotelegrafisten.

Naast politieopdrachten in functie van de visserijwacht werden ook humanitaire opdrachten vervuld door het visserijwachterschip. Vissersschepen konden de hulp van het schip inroepen voor geneeskundige verzorging van de vissers waarbij kosteloze geneeskundige verzorging werd aangeboden benevens het verstrekken van genees- en verbandmiddelen. Tegen kostprijs werden op zee ook bepaalde produkten aan de vissers overgemaakt, zoals smeerolie,

petroleum of levensmiddelen. Aan motoren konden kleine herstellingen worden uitgevoerd met inbegrip van o.m. paswerk en draaiwerk. Het visserijwachtschip stond in voor het draadloos overseinen, mits betaling, van berichten met betrekking tot scheepvaart- en visserijaangelegenheden. Indien in nood konden de vissers beroep



"Zinnia" - 1932



doen op de "Zinnia" om opgesleept te worden. De tussenkomst van het visserijwachtschip kon draadloos gevraagd worden, rond de klok. Dit echter voor zover de "Zinnia" niet ergens in een haven lag.

In 1939 viel de "visserijwacht" onder de bevoegdheid van Commandant-directeur COUTEAUX, tevens directeur van de zeevaartschool te Oostende. De scheepsstaf van de "Zinnia" bestond uit :

A. BLY, comd.; J. RENIER, 1ste luitenant; R. JONCKHEERE, 2de luitenant, M. LAROSE, 3de luitenant; H. DUYCK, officier-werktuigkundige; M. KESTELOOT, geneesheer; aalmoezenier J. DOBBELS of O. DELBAERE (deze laatste werd tijdens W.O.II. aalmoezenier bij de Royal Navy en in 1946 bij de Zeemacht).

Bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 lag het schip gemeerd aan de kaai van de zeevaartschool. Op 16 mei werden door Duitse vliegtuigen per parachute zeemijnen gedropt in de haven van Oostende. Een parachute van één van deze mijnen bleef haken aan het stuurhuis (of buitenbrug) van het schip. Het schip liep daarbij schade op. De bemanning van de "Zinnia" was al eerder ontscheept om dienst te doen op andere schepen van het Zeewezen, zodat bij ontruiming van Oostende het schip aldaar achterbleef. Het schip werd na de wapenstilstand van 28 mei 1940 door de Duitsers in beslag genomen (3).

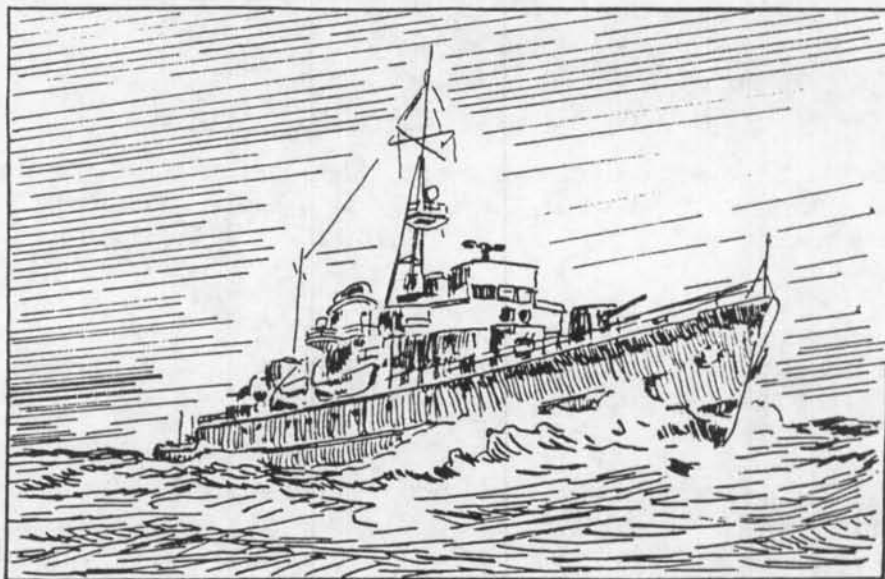
Het schip werd door de Kriegsmarine (4) overgebracht naar de werven van Cockerill te Hoboken voor herstel en omvorming tot oorlogsbodem. Wat het bij het Zeewezen niet was (en ook als zulks niet uitgerust). Door de Kriegsmarine werden plannen opgemaakt om het schip om te vormen tot luchtafweerschip (Flakschiff). Alle naslagwerken handelend over de geschiedenis van de oorlogsschepen van W.O.II. vermelden dat het schip omgebouwd werd op de werven van Cockerill (5). Doch, ter gelegenheid van de te waterlating van het logistiek steunschip "Zinnia" van de Zeemacht op 6 mei 1967

vermeld de "Gazet van Antwerpen" van 10 mei 1967 dat na de aankomst van het visserijwachtschip in 1940 te Hoboken op de werven van John Cockerill N.V. de toenmalige voorzitter van de maatschappij, de heer GALOPIN, de formele opdracht gaf aan de werf om geen hand uit te steken aan het schip. Het schip zou dan naar Nederland gebracht zijn waar het werd omgebouwd (6).

Of het nu te Hoboken of ergens in Nederland was laten we in het midden, tot we het bewijs vinden van de juiste ombouwplaats. In ieder geval het schip werd omgebouwd.

Het kreeg een nieuwe boeg, het voorschip werd volledig ingeplaat van bak tot dekhuis en de twee schouwen werden vervangen door één enkele.

De bovenbouw werd gewijzigd en het schip kreeg een bewapening van drie 105 mm kanonnen (3 x 1), acht 37 mm flak (4 x 2), en twaalf 20 mm snelvuur kanonnen (flak) (7). De bemanning werd opgevoerd tot 142 koppen.



Het schip werd in 1942 afgeleverd aan de Duitsers en werd "Barbara" gedoopt. Tot december 1943 deed het schip dienst als opleidingsschip waarna het dienst deed als tender voor de 14e mijnveegflotilje (14e Räumboot).

Na de oorlog werd het schip ontdekt te Emden. Het schip werd door het Zeewezen terug naar Oostende gebracht onder het bevel van Cdt. TIMMERMANS.

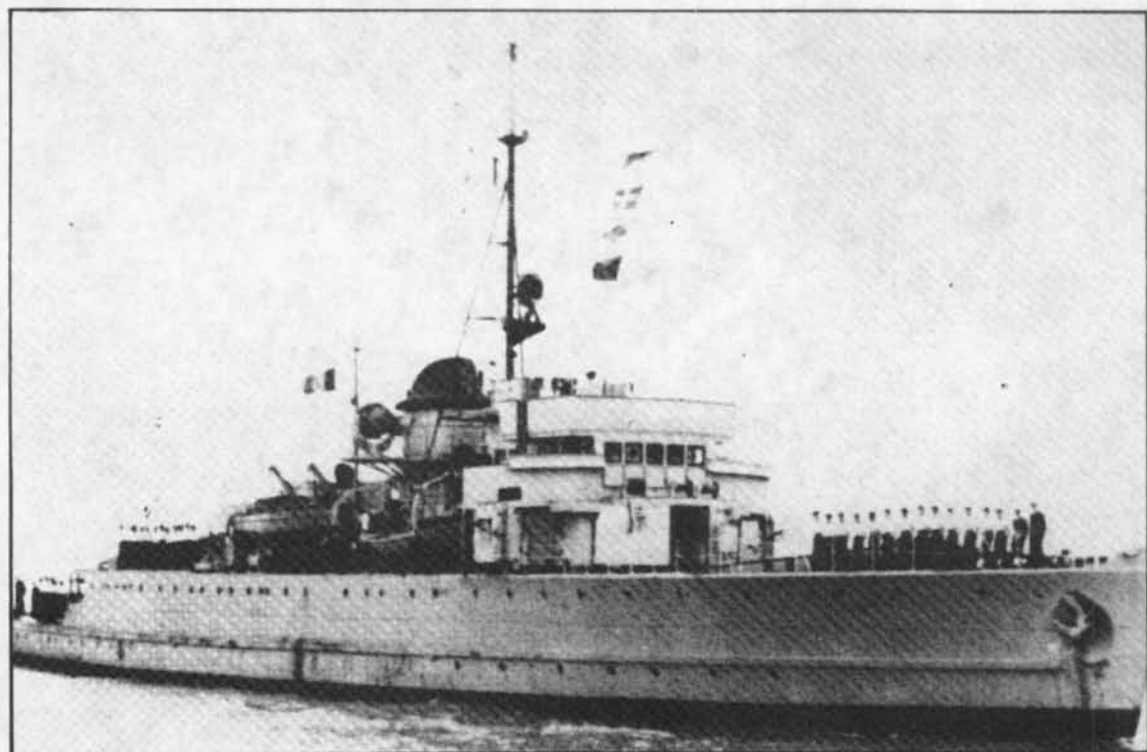
Het is niet duidelijk of het schip nog bewapend was toen het na de oorlog terug in Oostende kwam.

Bij de oprichting van de Zeemacht in 1946, overeenkomstig het Besluit van de Regent van 30 maart 1946, als autonoom bestuur van het Ministerie van Verkeerswezen, werd het schip aan deze nieuwe dienst overgedragen (8).

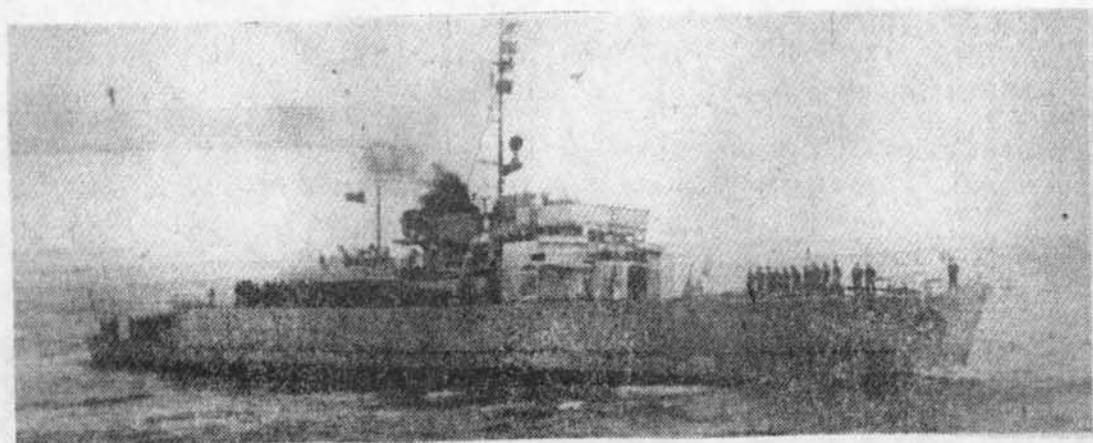
Na herstel- en onderhoudswerken werd het schip vanaf 1947 door de Zeemacht ingezet als visserijwachtschip. Na een aantal opdrachten werd het schip uit de dienst genomen en in 1950 verkocht aan het slopersbedrijf VAN HEYGHEN Gebr. N.V. uit Gent. Het werd aldaar in 1951 gesloopt.



De "Barbara" in 1946 na de teruginbezitstelling aan België.



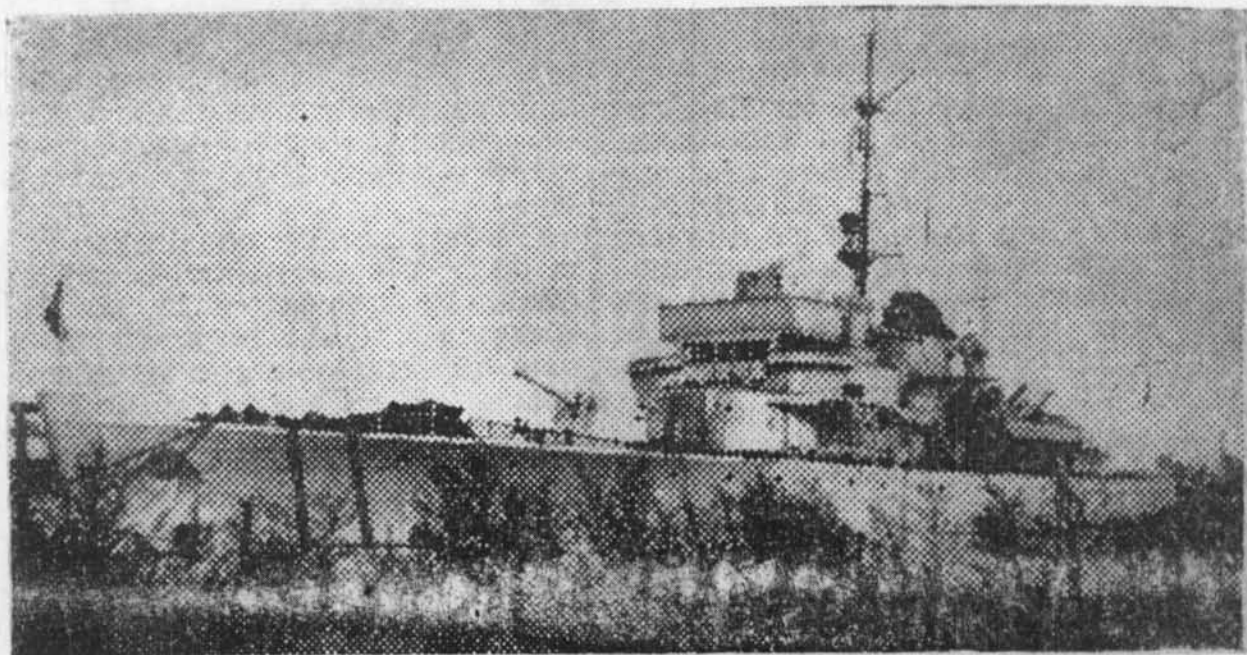
De "Breydel", ex-"Barbara", ex-"Zinnia", als visserijwachtschip



De "Breydel" in 1946



De "Breydel" met op het voordek 1 x 2 - 20 mm en 2 x 1 - 20 mm kanonnen in de Demeysluis te Oostende.



De "Breydel" in 1949 aan de Diepwaterkaai te Oostende. Op het voorschip is een 105 mm kanon in schild gemonteerd.

Tijdens de dienst bij de Zeemacht werd de uitrusting aan wapens verschillende malen gewijzigd. Het voer ook bepaalde tijd zonder bewapening. We beschikken over foto's waarop op het voordek de volgende bewapening voorkomt :

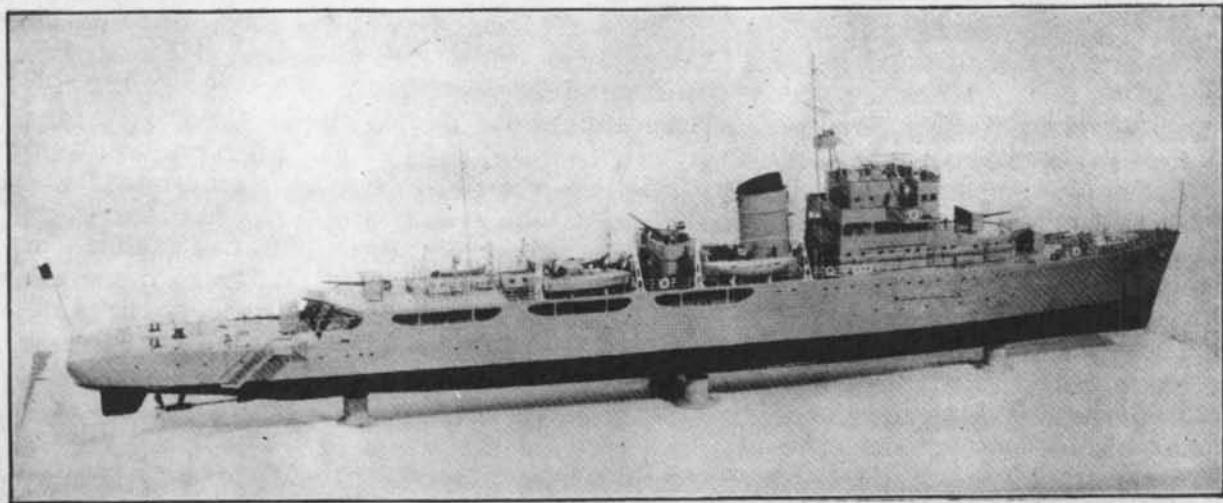
1. 1 x 2 - 20 mm kanonnen en 2 x 1 - 20 mm
2. 1 x 105 mm kanon in schild

Of er hierbij op andere plaatsen op het schip nog verdere bewapening was is niet duidelijk.

Eind 1937 werd door het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen, een bestelling geplaatst bij de Cockerill werven te Hoboken voor het leveren van een nieuw visserijwachtschip, voor de som van 36.000.000 Fr. Het vaartuig zou de naam "Artevelde" dragen, moest de "Zinnia" vervangen. Naar de specificatie moest het schip tevens als kustwacht en als koninklijk jacht ingericht worden. In geval van oorlog moest het schip kunnen fungeren als mijnenlegger (capaciteit 120 mijnen), mijnenveger en als praaischip. Daarenboven (!) moest het vaartuig 96,10 m, over alles, lang zijn, 10,20 m breed en een waterverplaatsing van 1.600 ton hebben.

Het schip zou aangedreven worden door stoomturbines van totaal 30.000 P.K. met drie schroeven en hierbij zou een topsnelheid van 30 knopen behaald worden. Achteraf werd het ontwerp gewijzigd zodat uiteindelijk het schip gebouwd werd met twee schroeven. Het schip moest einde 1940 afgeleverd worden aan de Zeediensten te Oostende.

Volgens de specificatie zou het schip uitgerust worden met twee kanonnen van 102 mm, één kanon van 76 mm en twee luchtafweerkanonnen van 47 mm. Achteraf werd de bewapeningsspecificatie gewijzigd in vier 102 mm kanonnen en twee luchtafweerkanonnen.

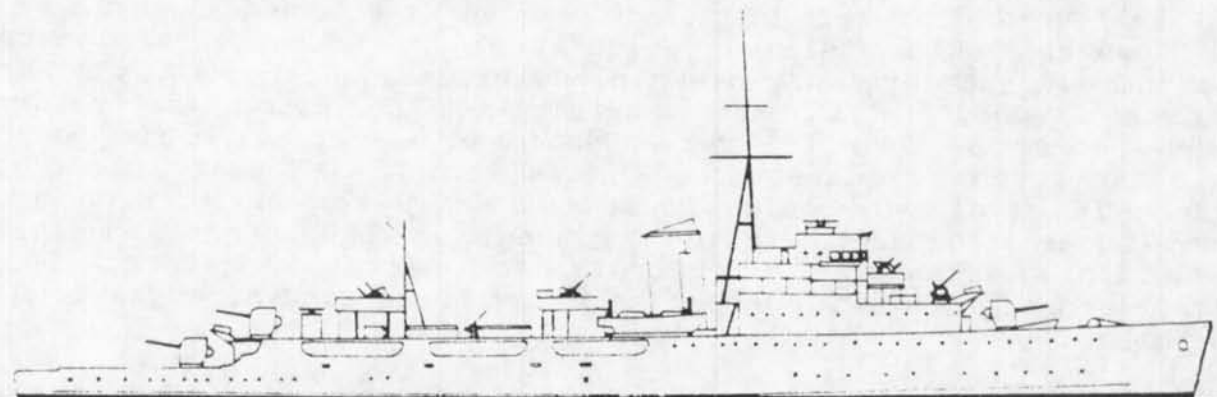


1940 - schaalmodel van de "Artevelde" zoals in aanbouw op de werven van Cockerill te Hoboken.

Op 10 mei 1940 kwam de oorlog over het land, het schip was nog in aanbouw op de helling van Cockerill te Hoboken. Het onafgewerkt schip werd door de Kriegsmarine in beslag genomen en verder afgewerkt. Op 28 oogst 1940 werd het te Hoboken te water gelaten

en overgebracht naar de werven van Wilton-Feijenoord te Schiedam, Nederland, waar het verder voltooid werd.

Door de Kriegsmarine werd het bewapeningsplan gewijzigd evenals gedeelten van de brug, masten en andere opbouw en uitrustingsdelen. Het schip kreeg een veel uitgebreider bewapening, drie 105 mm kanonnen (3 x 1), vier 37 mm (2 x 2) en tien 20 mm luchtafweerkanonnen (9). De capaciteit van 120 zeemijnen werd behouden en 30 dieptebommen konden ingescheept worden. De mijnleg- en veeginstallaties zoals voorzien door het Zeewezen bleven behouden.



De "Arteveldeé" als "Lorelei"

Het schip werd aangedreven door twee Parsons-Rateau stoomturbines die totaal 21.700 epk afleverden op de twee schroeven. Als stoomproductieeenheid werden twee Babcox-Wilcox stoomketels gebruikt. Het schip liep 28,5 knopen (10).

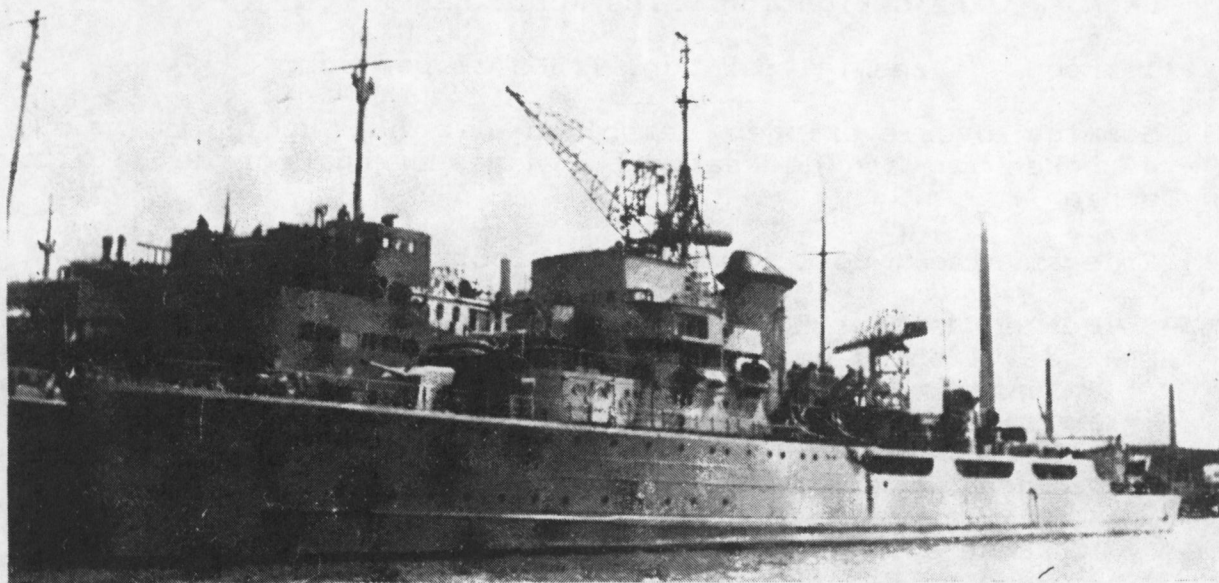
De lengte tussen de loodlijnen bedroeg 89 meter, 98,5 meter over alles. De breedte was 10,5 meter en de diepgang 3,30/4,0 meter. De standaard tonnemaat was 1.640 t en 2.270 t met volle lading. De bemanning bedroeg 168 knopen.

Het schip werd op 23 april 1943 door Wilton-Feijnoord afgeleverd aan de Kriegsmarine en kreeg de naam "K.4", later gewijzigd in "Lorelei". Het werd gedurende beperkte tijd ingezet als opleidingsschip in de Baltische zee. Het schip werd in juli 1943 uit de vaart genomen daar de stabiliteit te gering was. Op een scheepswerf werd de dubbel bodem van het schip aangepast zodat de capaciteit van de dubbel bodem ballasttanks beduidend vergroot werd en als gevolg een verbetering van de stabiliteit van het schip. Volgens sommige bronnen nam Admiraal DONITZ zijn intrek aan boord van de "Lorelei". Dit zou best kunnen gelet dat er aan boord een suite was ingericht. Naar de specificatie van het schip, opgesteld door het Zeewezen moest het schip ook fungeren als koninklijk jacht.

Het schip werd in mei 1945 teruggevonden in Cuxhaven (Duitsland) en in juni 1945 onder het bevel van G. TIMMERMANS naar Oostende overgebracht. De machinebemanning van de Kriegsmarine maakte de reis mede daar de machineinstallaties te complex waren om ze met een nieuwe bemanning onmiddellijk in bedrijf te nemen.

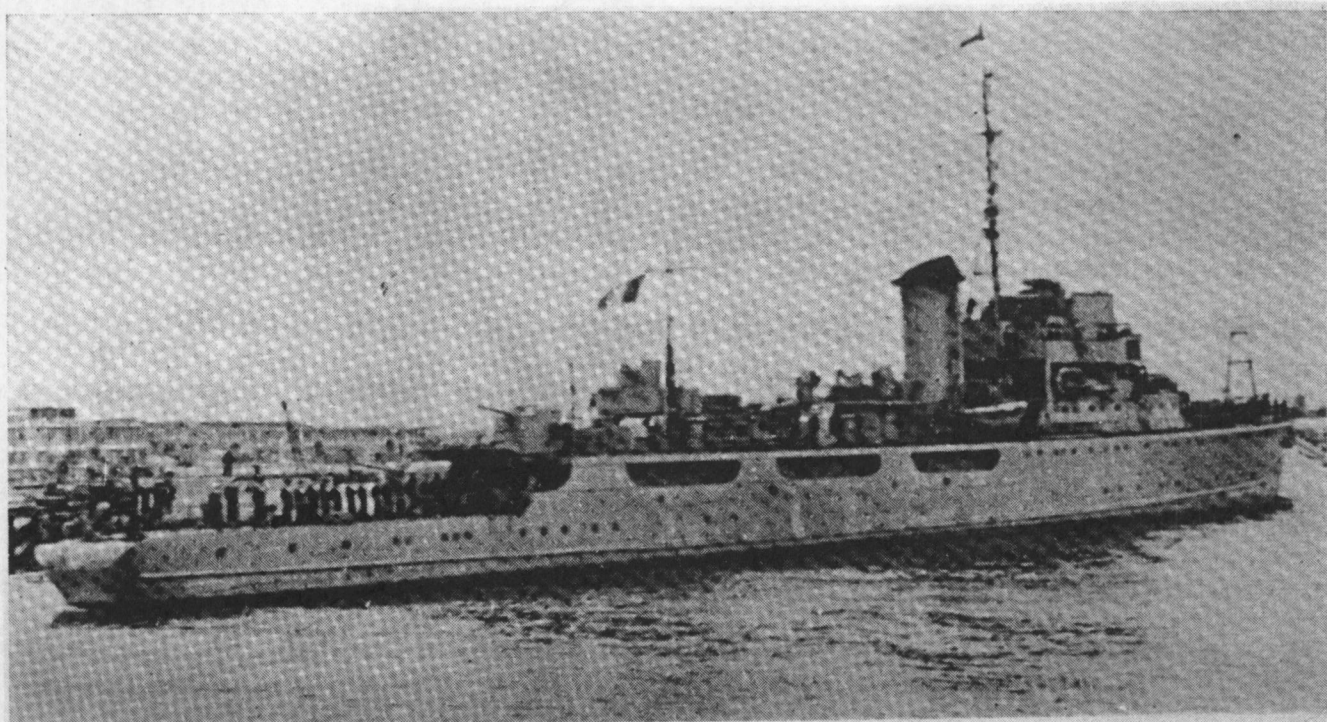
Het schip meerde aan de kaai van de Carferry, vanwaar het na enkele weken verhaalde naar de kaai van de Zeevaartschool. Een

tijd nadien werd het schip overgebracht naar de Cockerillwerf te Hoboken voor herstel, onderhoud en aanpassing van de machines.



De "Artevelde" op de Cockerillwerf te Hoboken

Bij het oprichten van de Zeemacht in 1946 werd het schip overgedragen van het Zeewezen naar deze nieuwe "afdeling" van het Ministerie van Verkeerswezen. De Zeemacht ging in 1949 over van Verkeerswezen naar Landsverdediging en werd een onafhankelijke strijdmacht.



De "Artevelde" in de Oostendse havengeul - 1947

In 1950 werd het schip vanuit Oostende naar Brugge overgebracht om als stationair kazerneschip te dienen. Het werd in 1953 "uit de vaart" genomen en in 1954 verkocht voor de sloop.

- (1) De "Flower" klasse onderscheidde drie types. De "Zinnia" was van het type "Azalea" waarvan er 9 eenheden gebouwd werden.
Bron. : Jane's Fighting Ships World War I.
- (2) 1 knoop = 1 zeemijl per uur, 1,852 km per uur.
- (3) Sommige overleveringen vermelden dat het schip in mei '40 gezonken lag aan de kaai, na dynamietering door de Belgische genie ?
- (4) Kriegsmarine : de Duitse oorlogsvloot.
- (5) Volgende naslagwerken vermelden Cockerill als de werf waar in 1941 de "Zinnia" omgebouwd werd voor de Kriegsmarine :
- Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946, Conway Maritime Press, Londen 1980.
- H.T. Lenton, Navies of the Second World War - German Surface Vessels 2, Macdonald, Londen 1966.
- R. Planchar en P. Scarceriaux, Belgian Navy, Neptunus, Oostende 1971.
- Jane's Fighting Ships 1946/47, Londen, 1947 : geen vermelding.
- (6) In het artikel in de "Gazet van Antwerpen" van 10 mei 1967 wordt ook melding gemaakt als zou het schip, de "Zinnia", met 12 meter verlengd zijn tijdens de ombouw en het machinevermogen opgedreven tot 2.000 PK, waarbij een snelheid gehaald werd van 17 knopen t.o.v. voordien 14 knopen. Deze gegevens worden echter in geen andere publicaties of documenten herhaald noch bevestigd.
- (7) De bewapening van het schip "Barbara" wordt in de naslagwerken nogal onderling afwijkend opgegeven :
- Conway's : 3 x 105 mm (3 x&), 8 37 mm (4 x 2) en 12 x 20 mm (6 x 2)
- Lenton : 3 x 105 mm, 8 x 37 mm en 10 x 20 mm
- B. Navy : 3 x 105 mm, 8 x 37 mm en 12 x 20 mm
- Jane's : 1 x 4.1 inck en 14 x 20 mm
(onder de naam" Zinnia), ex-Barbara)
- De Zeemacht, Studiecomité voor de Geschiedenis van de Militaire Marine in België, Lannoo, Tielt 1992 : 1 x 105 mm en 14 x 20 mm.
Hierbij moet de vraag gesteld worden of 1 t/3 de bewapening is van de "Barbara" bij de Kriegsmarine en 3/4 de bewapening van de "Breydel" bij de Zeemacht ?
- (8) In het onlangs verschenen boek "De Zeemacht" (Lannoo 1992) wordt op bladzijde 137, vermeld dat bij de opheffing (ontbinding) van het Korps van Torpedisten en Zeelieden (voorloper van de huidige Zeemacht) de torpedoboten en diverse vaartuigen, waaronder het geleende Franse schip "d'Entrecasteaux", van de hand gedaan werden (of terug naar huis zoals het Franse schip) en als bruikbare schepen voor een oorlogsmarine werden behouden : de schoolschepen "l'Avenir" en "Comte de Smet de Naeyer" en de "Zinnia".
Er wordt vermeld dat de "Zinnia" onttrokken werd aan het gezag van het Ministerie van Landsverdediging en ter beschikking werd gesteld van het burgerlijk Bestuur van het Zeewezen en bemand met een civiele bemanning.

Dat is fout, de visserijwacht is vanaf het ontstaan van deze dienst steeds de bevoegdheid geweest van het Zeewezen tot in 1946. De "Zinnia" werd aangekocht door het Zeewezen in 1920 en bleef bij deze organisatie tot in 1947, toen het "Breydel" werd.

Ook wat de schoolschepen betreft zit het vermeld boek niet goed. De beide vermelde schoolschepen behoorden niet toe aan Landsverdediging noch aan het Zeewezen doch aan het N.V. Belgische Zeevaartvereniging.

- "l'Avenir", viermastbark, gebouwd voor de rekening van de N.V. Belgische Zeevaartvereniging in 1908 op de werven van Rickmers te Bremerhaven. Het schip werd verkocht door de vereniging in 1932. In maart 1938, varende onder Duitse vlag, verdween het schip en bemanning in ongekende omstandigheden.

- "Comte de Smet de Naeyer (II)", driemast volschip) gebouwd in 1877, aangekocht door de vereniging in 1906. Het werd omgebouwd tot stationair accomodatieschip op de Cockerill werven te Hoboken en in 1907 verankerd aan een steiger op de Schelde te Burcht. Van 1922 tot 1928 verbleef het schip te Antwerpen. De vereniging verkocht het schip voor de sloop aan een Brugs Sloopbedrijf in 1934.

De N.V. Belgische Zeevaartvereniging werd gesticht in 1903 om in samenwerking en in overeenkomst met de Staat het praktisch onderricht van aspirant-officieren aan boord van een schoolschip, op zee, in te richten. Het eerste, als zulks ontworpen en gebouwd, schoolschip besteld en aangekocht door de Belgische Staat was, en is, de "Mercator".

(9) In de naslagwerken wordt de bewapening onderling afwijkend opgegeven :

1. Conway's : 3 x 105 mm (3 x 1), 4 x 37 mm (2 x 2), 10 x 20 mm (2 x 4 - 2 x 1)
2. Lenton : 3 x 105 mm (3 x 1), 4 x 37 mm (2 x 2), 10 x 20 mm (2 x 4 - 2 x 1)
3. B. Navy : 3 x 105 mmn 4 x 7 mm, 10 x 20 mm
4. Jane's : 3 x 105 mm (3 x 1), 2 x 37 mm, 2 x 40 mm, 16 x 20 mm
5. De ZM : 3 x 105 mm, 2 x 37 mm, 2 x 40 mm, 16 x 20 mm

Hierbij moet men de vraag stellen of 1 t/3 de bewapening is van de "Lorelei" bij de Kriegsmarine en 4/5 de bewapening van de "Artevelde" bij de Zeemacht ?

(10) In de naslagwerken wordt het machinevermogen en de snelheid onderling afwijkend opgegeven :

1. Conway's : 21.700 epk en 28,5 knopen
2. Lenton : 30.000 30
3. Jane's : 30.000 30

Het oorspronkelijk vermogen voorzien in de specificaties van het Zeewezen bedroeg 30.000 pk en de contractuele snelheid 30 knopen. Echter, naar diverse bronnen, bereikte de machineinstallatie nooit het voorgeschreven maximum vermogen wegens moeilijkheden met de stoomproductieeenheid.

Nota : om reden van moeilijkheden met de machineinstallaties werd het schip niet veel ingezet door de Zeemacht om zeereizen te maken.