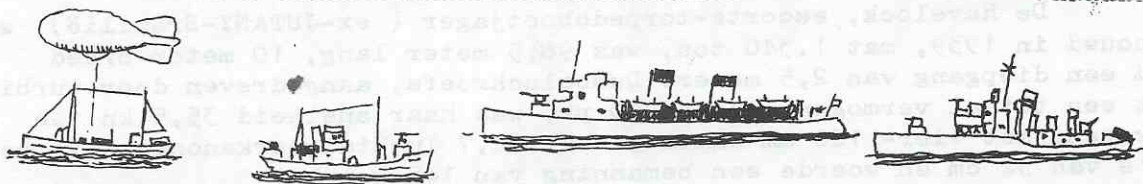


verschijnt tweemaandelijks

Verantw. Uitgever : R. Decler , Stuiverstraat , 108 b 8400 Oostende
XX



onze vissers in wereldoorlog II

(vervolg 6)

Nu eerst was HMS klaar om ten oorlog te varen en werd ze ingedeeld bij de escorte-groep van de " Western Approaches Command ", om via Greenwich, Liverpool te Londonderry (Noord-Ierland) te geraken waar de operationele basis ter bescherming van de Noord-Atlantische konvooien gevestigd was.

Het korvet HMS BUTTERCUP - K.193 werd op 10-4-1941 te water gelaten op de werven van Harland & Wolff te Belfast, op het einde van de Belfast Lough, Noord-Ierland. Bij de bouw had men van meetaf tegenslag ; begonnen in 1940, werd ze door de Luftwaffe gebombardeerd kort voor haar te water lating in mei 1940. Ze moest practisch heropgebouwd worden zodat ze maar in januari 1942 klaar was. De Belgische leden van de bemanning kwamen op de bouwwerf Harland & Wolff aan boord op 6 januari 1942. Ze werd in de vaart gebracht op 23 april 1942 onder de Britse Lt. Commander, RNR Crosley Dawson. De 1e Lt. was de Belg Georges Timmermans, oudofficier bij de Staatsmarine, die later gezagvoerder zou worden en na de oorlog Commodore van de Belgische Zeemacht.

Op 18 april 1942 moest HMS BUTTERCUP ook door de mangel van Commodore Stephenson te Tobermorey. Ze werd naderhand te Liverpool gestationeerd, maar het was uiteindelijk te Londonderry, Noord-Ierland, dat het flottielje werd gevormd.

Op 7 desember 1941 verklaarden de V.S.A. de oorlog aan Japan (na Pearl Harbor) en op 11 december 1941 verklaarden op hun beurt Italië en Duitsland de oorlog aan de V.S.A.

In de Caraïbische Zee werd op Trinidad, Kleine Antillen, en Curaçao, Nederlandse Antillen, pztroleum geraffineerd, en belangrijk voor de Geallieerden. De U.S. Navy slaagde er niet in - gezien de activiteiten op de Stille Oceaan - de Duitse grote U-boten, die vanaf februari 1942 over de Atlantische Oceaan gestuurd waren om hoofdzakelijk de petroleum - tankers in de grond te boren - ze van het lijf te houden en riep de hulp in van de meer ervaren Britten.

Vandaar het sturen van een escortegroep naar Midden-Amerika. Ook de Noord-Amerikaanse kust bleek een zacht ei voor de Kriegsmarine.

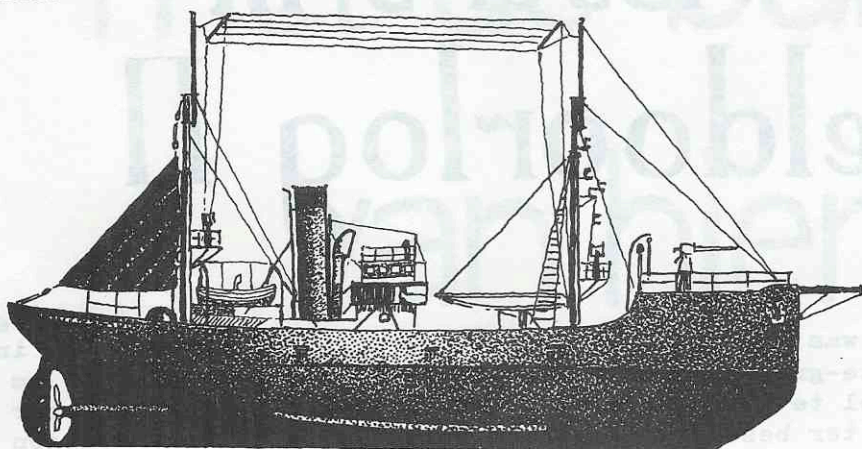
Op 12 mei 1942 kwam HMS GODETIA op de Antillen toe en nam

deel aan haar eerste konvooi. Op 23 mei 1942 vertrok HMS BUTTERCUP in een konvooi naar de overzijde en bereikte op 3 juni 1942 de Antillen.

Op 24 juni 1942 vervoegden de beide Brits-Belgische korvetten de reeds aanwezige Ocean Escort Group B 5 onder bevel van Commander Bouyle op de destroyer HMS HAVELOCK. De groep bestond reeds, buiten de HAVELOCK, uit de escort-torpedobootjagers HMS CHURCHILL en HMS WARWICK en vijf Flower-klasse korvetten, n.l. HMS COLUMBINE, HMS CAMELLIA, HMS LAVENDER, HMS PIMPERNEL en HMS SAXIFRAGE. De nieuwgekomenen brachten het korvettenaantal op 7.

De Havelock, escorte-torpedobootjager (ex-JUTANY-Brazilië) werd gebouwd in 1939, mat 1.340 ton, was 98,5 meter lang, 10 meter breed en had een diepgang van 2,5 meter. Dubbelschroefs, aangedreven door turbines met een totaal vermogen van 34.000 pk, was haar snelheid 35,5 kn. Ze was bewapend met vier- 120 mm kanons, acht-12,7 luchtafweerkansons, 8 torpedo's van 52 cm en voerde een bemanning van 145 koppen.

De CHURCHILL (ex- U.S.Navy-HERNDON) werd in 1919 gebouwd, mat 1.100 ton, was 95,5 meter lang, was dubbelschroefs, aangedreven door turbines met een vermogen van 27.000 pk die haar een snelheid van 35 kn verleende.



Britse gewapende stoomtreiler - Wereldoorlog I
1914-1918

Ze voerde drie- 120 mm kanons als hoofdbewapening, een 76 mm lucht-afweerkanon en 3- 52 cm torpedo's. De bemanning bedroeg 146 koppen.

De WARWICK was gebouwd in 1917, mat 1.100 ton, had een lengte van 95 meter over alles, eveneens dubbelschroefs bewogen aan een snelheid van 24,5 kn door

turbines van 18.000 pk. Ze voerde twee-120 mm vlakbaankanons, één 76 mm luchtafweerkanon, twee 2-ponders luchtafweer, twee 20 mm luchtafweerkansons en drie 52 cm -torpedo's. Bemand door 125 koppen.

De Groep B 5 nam gedurende zes maanden deel aan de zogenaamde " snelle konvooien" tussen de Antillen en New York, alover Trinidad- San Juan, basis van de V.S.A. op het eiland Puerto Rico - Key West, einde van de Florida-riffen in de Florida-straat - Cuba, het duizend kilometer lange, smalle Eiland - Bahama-Eilanden even beoosten Zuid-Florida - tot New York, de grootste stad in de V.S.A. Voor de eenvoudige jongens was het bezoek aan deze tot de verbeelding sprekende havens een buitengewone ervaring. Deze reizen onder de kust waren "snoepreisjes" van 7 dagen, vergeleken met de ellende op de Atlantische Oceaan-routes naar het oosten. De reis begon voor de bemanning in tropenpak, en naarmate men in noordelijk-ker wateren kwam, werden er meer en meer wollen spullen bovengehaald. Op een tocht Trinidad-Key West moest de BUTTERCUP een getroffen cargo, de ANDREW JACKSON slepen, maar uiteindelijk laten vlotten.

Eenmaal de zes maanden voorbij zagen de Britten zich genoodzaakt groep B 5 terug te halen om de Noord-Atlantische routes te versterken. De groep werd in twee verdeeld : de HAVELOCK, de GODETIA, de PIMPERNEL en de SAXIFRAGE begeleidden 9 olietankers naar Gibraltar, de "Rots".

De BUTTERCUP kwam met de overige begeleidingsschepen vanuit New York over de Noord-Atlantische Oceaan rond een konvooi naar Engeland terug.

De reis van de GODETIA duurde van 28 december 1942 tot 14 januari 1943. Ze werden aangevallen door 11 onderzeeboten die zeven olietankers uit het konvooi "plukten". De twee overige haalden dus Gibraltar, met de bedenking : al die inspanningen van zoveel mensen voor zo'n pover resul-

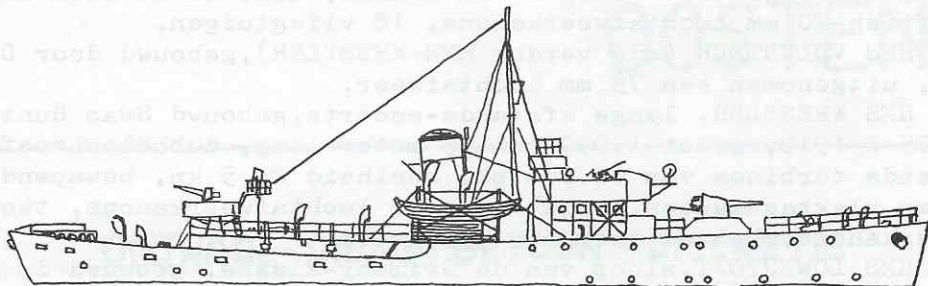
taat ! Positief was dat de GODETIA de bemanning van de BRITISH DOMINION aan boord had.

De konvoeien naar Engeland volgden meestal de noordelijke route teneinde zoveel mogelijk de bescherming te vinden van de Amerikaanse vliegtuigen die op IJsland waren gestationeerd en om aan boord van de escortevaartuigen een zo groot mogelijke reserve aan brandstof te houden (grote cirkelvaart). Een nadeel was nochtans de uiterst slechte weersomstandigheden gedurende de winter- en de lentemaanden.

Het hoeft niet meer gezegd dat de Duitse U-boten de nachtmerrie waren van de schepelingen. De hoogste snelheid van ieder konvooi was dit van het traagste schip. De leidende destroyer liep gewoonlijk vooruit of rende omheen het hele konvooi, de escortevaartuigen zigden als honden rond de " schapenkudde". Het minst belangrijke begeleidingsschip kreeg dikwijls de taak van duivelstoeljager om bvb bij een zinkend koopvaardij-schip te blijven op zielige drenkelingen op te pikken, of om een contact dat door de geruispeiler werd opgevangen, te gaan onderzoeken, of om achterblijvers te "porren" om toch maar niet uit het konvooi te sukkelen. Bij slecht weer en 's nachts kon een konvooi uiteen geslagen worden en bij daglicht mochten de escorte-eenheden er op uit om de " schapen" terug in de konvoeilinie's te brengen. De kok kon dan geen warm voedsel bereiden en was de bemanning aangewezen op het koude " blikjesvoedsel".

Het hoeft amper gezegd dat de tankers de uitverkoren doelen waren van de U-boten, want de donkere vloeistof was meer dan goud waard.

Van Gibraltar kwam de GODETIA met een konvooi in Engeland toe. Na een beurt in het droogdok vond ze daar de BUTTERCUP. Einde februari 1943 bracht de Groep B 5, aangevuld met het fregat HMS SWALE een uiteen-



Een latere uitvoering van een Flower-klasse korvet

gedreven konvooi naar St.-John'n, New Foundland.

Het fregat SWALE, River-klasse, gebouwd bij Smith's Dock, mat 1.350 ton, was 92 meter lang, dubbelschroefs triple expansion-machine van 5.500 pk, snelheid 20 kn, bewapend met twee-120 mm-kanons, 10 stukken 20 mm luchtafweer, bezet door 146 man.

Op weg naar Engeland nam Groep B 5 het escorte van een konvooi over. De strijd tussen escorte en onderzeeboten had haar hoogtepunt bereikt.

Op 16 maart 1943 begaf HMS CAMPOBELLO het, een aanvulling voor de groep, een T-klasse stoomtreiler T-278, gebouwd door Collingwood op 19-6-1942, 46 meter lang, groot 530 ton, stoommachine van 850 pk, bewapend met een 12-ponder en 3-20 mm luchtafweerkkanons. Het vaartuig werd zodanig door de huishoge ontketende golven in elkaar gebeukt, dat ze in nood kwam. Een sleeptros tussen de CAMPOBELLO en de GODETIA brak. Tot overmaat van ramp begon de romp ook midscheeps te scheuren. De GODETIA kreeg opdracht de bemanning aan boord te nemen, en het wrak tot zinken te brengen. Een dieptebom maakte een triestig einde aan het bestaan van HMS CAMPOBELLO.

's Anderendaags 's nachts werden de koopvaarders PORT-AUCKLAND en ZOUAVE getorpedeerd. De ZOUAVE zonk binnen de 5 minuten. De GODETIA bracht een klimnet uit en haar matrozen zakten naar beneden om de drenkelingen aan boord te helpen. Ze slaagden er in 30 overlevenden binnen te halen. 's Anderendaags 18 maart 1943 om 3 u waren ook 100 overlevenden van de PORT-AUCKLAND aan boord van de GODETIA gebracht.

Op 22 maart 1943 was de escortegroep B 5 te Greenock, thuis.

Zowel de BUTTERCUP als de GODETIA bevonden zich omheen een konvooi van 38 vaartuigen vanuit St.-John's, New Foundland en kwamen vlekkeloos thuis op 10 april 1943 niettegenstaande de aanvallen van 21 onderzeeboten.

Op 12 mei 1943 vochten beiden in een konvooi dat naar Canada stoomde. Terug van Canada ging de BUTTERCUP in groot onderhoud terwijl de GODETIA met B 5 op 20 juni 1943 hielp bij het afgrendelen van de Golf van Gascogne in een lucht-zee-actie.

Het werd nu duidelijk dat vanaf midden 1943 de Royal Navy de leiding terugnam op de Atlantische Oceaan.

Van uit Algiers vertrok de GODETIA op 13 augustus 1943 met een konvooi uit de Middellandse Zee naar Gibraltar en van daar uit met een konvooi naar Plymouth. Op 13 september 1943 kwamen bombardements - vliegtuigen Focke-Wulf zich mengen in het "debat", maar werden "weggeschoot".

De beide Belgische korvetten waren aanwezig bij de landigen op de Azoren (=Portugese eilandengroep op 900 mijl van Portugal in de Atlantische Oceaan) van 8 oktober tot 5 november in de groep B 5 bestaande uit de torpedobootjagers HAVELOCK, de VOLUNTEER, de WARWICK en de korvetten LAVENDER, BUTTERCUP, GODETIA, de sloop LOWESTOFT, en de "8th-Support Group" (vliegdekschip FENCER, de torpedobootjagers INCONSTANT, GARLAND, BURZA (Pool), VISCOUNT, WHITE HALL, WRESTLER.

De onbekenden waren: HMS FENCER, vliegdekschip van de Attacker-klasse (ex-USN St.-GEORGES, ex-MORMACLAND), 11.420 ton groot, 140 meter lang, enkelschroefs-tandwieldrijvende turbines van 9.350 pk, snelheid 17 kn, bewapend door twee-120 mm kanons, acht-40 mm luchtafweerkanonns, vijftien-20 mm luchtafweerkanonns, 18 vliegtuigen.

HMS VOLUNTEER (zie verder HMS WRESTLER), gebouwd door Denny op 17-4-1919, uitgenomen een 75 mm luchtafweer.

HMS WRESTLER, lange afstands-escorte, gebouwd Swan Hunter, Wallsend 25-2-1918, groot 1.090 ton, 95 meter lang, dubbelschroefs tandwieldrijvende turbines van 18.000 pk, snelheid 24,5 kn, bewapend door twee-120 mm vlakbaankanons, twee-2 pponder luchtafweerkanonns, twee-20 mm luchtafweerkanonns, bemand door 125 zeelieden.

HMS LOWESTOFT, sloop van de Grimsby-klasse, gebouwd in 1934 door Devonport:White, 990 ton groot, 81 meter lengte, dubbelschroefs - tandwieldrijvende turbines van 2.000 pk, snelheid 16,5 kn, bewapening twee-120 mm kanons, een 75 mm luchtafweerkanon, bemand door 100 zeelieden.

HMS INCONSTANT (ex- MUAVENET, EX-TURKISCH) gebouwd door V.A. Barrow op 24-2-1941, groot 1.360 ton, 98,5 meter lengte, dubbelschroefs tandwieldrijvende turbines van 34.000 pk, snelheid 35,5 kn, bewapend door vier-120 mm kanons, acht-12,7 mm luchtafweerkanonns, acht-52 cm torpedo's, bemand door 145 zeelui.

HMS GARLAND, lange afstandsescorte, gebouwd door Fairchild op 29-10-1935 (Poolse Marine), groot 1.335 ton, 98,5 meter lang, dubbelschroefs tandwieldrijvende turbines van 34.00 pk, snelheid 35,5 kn, bewapend met vier-120 mm vlakbaankanons, acht-12,7 mm luchtafweerkanonns, tien-52 cm torpedo's, bezetting 145 man.

HMS BURZA (Poolse Marine).

HMS VISCOUNT, Thornycroft "V"-klasse, gebouwd door Thornycroft 29-12-1917, 1.120 ton groot, 95 meter lang, dubbelschroefs tandwieldrijvende turbines van 20.000 pk, snelheid 25 kn, bewapend door twee-120 mm kanons, een 75 cm luchtafweerkanon, drie torpedo's van 52 cm, bemanning 125 koppen.

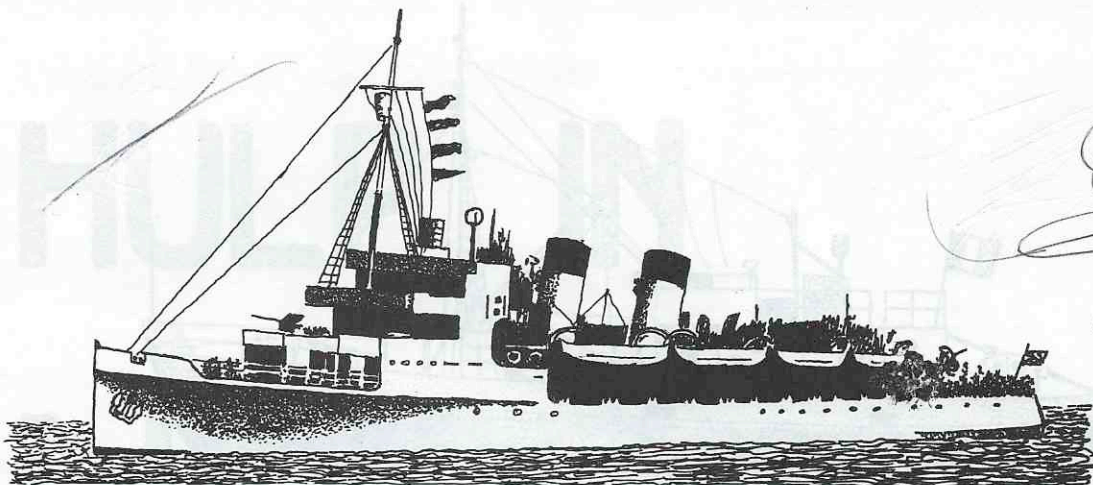
HMS WHITE HALL, gebouwd door Swan-Hunter:Wallsend, als lange afstandsescorte. Verder zoals VOLUNTEER en WHRESTLER.

Van uit de Azoren wordt gepatrouilleerd in het gebied om de U-bootconcentratie's het leven onmogelijk te maken.

Op 12 november 1943 waren beide korvetten terug in Liverpool en na 26 november zaten ze terug in de Noord-Atlantische Oceaan te konvoieren.

In december 1943 nog en in januari 1944 waren beide eenheden aan groot onderhoud toe.

Nog in januari 1944 hernam de BUTTERCUP het ijskoude werk in de Noord-Atlantische. Op 23 maart 1944 werd ze betrokken in een ongeval wegens een geklemd roer en op 15 mei 1944 kwam ze uit herstelling en mocht zich toeleggen op landingsoperatie's. Ook de GODETIA die in april 1944 uit onderhoud kwam, was op kustkonvooi. De escortes kregen war meer armslag, want sedertjanuari 1944 had de U.S.Navy zogenaamde "hunter-killer groups" in de Atlantische Oceaan gestuurd om bescherming uit de lucht te verlenen in gebieden die niet meer door op land gestationeerde vliegtuigen konden worden bestreken. Dergelijke groep, gemakshalve "jachtgroep nr zoveel" genoemd, bestond uit een klein vliegdekschip en



De LSI (=landingship Infantry) PRINSES JOSEPHINE CHARLOTTE was een van de kleine Belgische Kanaalpakketboten die uitgerust was met 8 LCAs (=landing craft assault =bestormingslandingsboot) en kon 250 soldaten vervoeren. Ze was een der eerste voor dergelijk werk.

vier escorte torpedobootjagers. Het vliegdekschip mat een 11.000 ton, voerde 24 vliegtuigen en een bemanning van 650 koppen.

En op 6 juni 1944 bij de Geallieerde invasie op de kust van Normandië waren zowel de BUTTERCUP als de GODETIA er bij, belast met allerlei escorte opdrachten, tot het einde van 1944 toen de beide eenheden terug bij de Royal Navy kwamen.

*

Een niet onbelangrijke tak van de oorlogsmarines over heel de wereld is het leggen en vegen van mijnen. Men zou verstelt staan moest men alle schepen die slachtoffer werden van mijnen in Wereldoorlog II op een rij zien staan. Menig Marinestrateg noemt de mijnenveger een der voornaamste eenheden van een vloot, omdat ze de van levensbelang zijnde aanlooproetes naar havens open houden.

De "Motor Mine Sweeper", afgekort M.M.S., was het rechtstreeks resultaat van een wapen en een tegenwapen, o.a. voor de magnetische mijn, die een niet-magnetische "sweeper" vroeg.

Het ontwerp en de bouw van een dergelijk vaartuig werd toevertrouwd aan Richard Ironworks, Lowestoft, die niettegenstaande haar ongerijmde titel, een bouwer van houten vaartuigen met een uitgebreide ervaring was. Het nieuwe vaartuig was belangrijk groter dan de vooroorlogse MMS welke alleen ontworpen was met het oog op contactmijnen, en was in staat om wereldwijd gebruikt te worden en beschikte over de stoere betrouwbaarheid die zo essentieel was voor haar moeilijke taak. In Groot Brittannië alleen waren er 25 scheepsbouwers met de bouw belast.

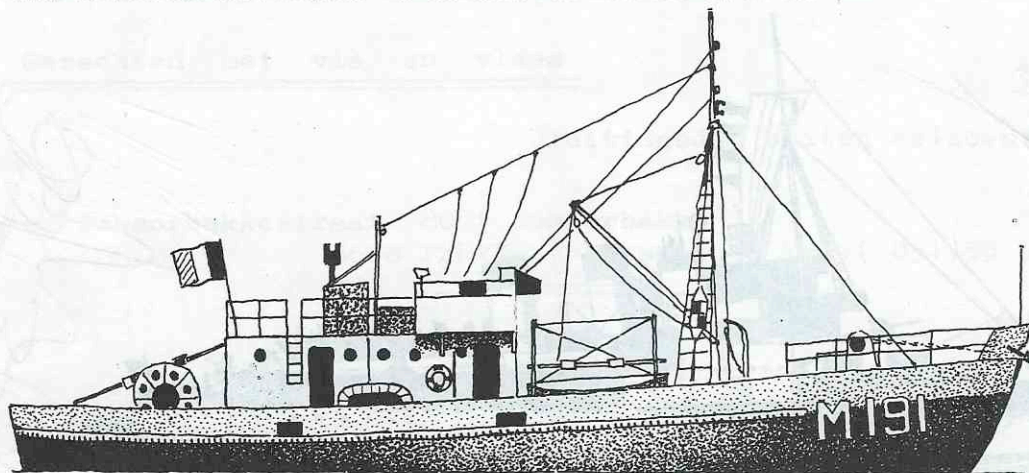
Ze mat 165 ton, was 36,3 meter lang over alles, 7 meter breed en 2,9 meter diep, enkenschroefs, bewogen door een dieselmotor van 375 tot 500 pk, die haar een snelheid van tussen 10 en 11 kn gaf. Ze was bewapend met twee-12,7 mm luchtafweermitrailleurs en bemand door 2 officieren en 16 à 20 man.

Ze waren gebouwd voor het vegen van contact- en niet-contactmijnen. Deze laatste waren onderverdeeld in magnetische en akoustische mijnen.

Vanaf mei 1942 zag de te Harwich gestationeerde 118e mijnenveegflottielje-deel van het "Nore Command" - de nieuwe eenheden van de bouwerven komen. Ook daar zaten Belgische zeelieden uit de R N Belgische Sectie te wachten op het materieel. Tot nogtoe waren een groot deel van de mijnenvegers omgebouwde visserijtreilers.

Op 26 mei 1942 kwam de eerste toe, HMMS-188, bevolen door de Lt Petitjean, RNR, bemand door Belgische zeelieden, waaronder 2/3 vissers. Op 11 juli 1942 kwam de tweede HMMS onder gezag van de Lt Ceulemans, RNR.

De motorschepen veegden tijdens de dag de passen in de omgeving van Harwich en liepen 's avonds de haven binnen.



De HMMS-191 die oorspronkelijk onder gezag van de Lt Ceulemans stond.

Met de komst van de Belgische 188 en 191 bestond de 118e uit 8 eenheden. Op 1 maart 1943 werd de Lt Petitjean flottielje-commandant.

Op 30 september 1943 gingen nog twee MMS's van de flottielje over in Belgische handen, n.l. HMMS-193 onder de Lt Van Waesberghe, RNR en de HMMS-187 onder de Lt de Ketelaere, RNR.

Tot de uitrusting van deze houten vaartuigen behoorde een laadboom aan de voormast. Deze diende om de zogenaamde "hamer" te water te laten die versterkt geluidstrillingen voortbracht harder dan deze die de scheepsmachines veroorzaakten zodat de akoustische mijn voortijdig ontplofte. Bij de vroegere eenheden werd over de voorstevan een basculerend A-frame gevoerd waarop de "hamer" gemonteerd werd. Ze werd vóór de boeg te water gedraaid.

Voor het vegen van magnetische mijnen sleepten ze drijvende rubberkabels achter zich aan, waardoor van het schip uit elektrische stroom werd gestuurd. Er ontstond een elektrisch magnetisch veld in het water en de zeebodem, ongeveer gelijk aan de magnetische signatuur van een stalen schip. Daardoor werd de mijn op enige afstand tot ontploffing gebracht.

Verankerde contactmijnen werden door het "Oropesa"-tuig (naar de naam van de eerste Britse mijnenveger HMS OROPESA, die in Wereldoorlog I dit tuig gebruikte, waarbij een veegreep achter de mijnenveger werd gesleept. Via meerdere onderdelen, o.a. een eindmes (of ontploffingsklauwen) werd de ankerkabel van de mijn doorgesneden waardoor de bol naar boven kwam drijven en dan onschadelijk werd gemaakt.

In Europese wateren alleen werden in Wereldoorlog II 636.000 mijnen gelegd.

Om al dit veegmateriaal zeevast op te stellen en te hanteren was het achterschip van de veger vrijgemaakt en o.a. voorzien van grote metalen trommels om de kabels op te winden.

Op 1 februari 1944 konden nog twee HMMS's aan Belgische bemanningen worden toevertrouwd, n.l. HMMS-77 onder de Lt Steens, RNR en HMMS-43 onder de Lt Vervynck, RNR.

Tot op 5 oktober 1944 hielden deze MMS's de passen van Harwich

mijnenvrij. Ze verlieten n.l. op deze dag het "Nore Command" waar ze om 4 u in de namiddag aan de kaai te Oostende afmeerden. Op 6 oktober kregen de bemanningen hun eerste dagvergunning in het land sedert 4 jaar.

's Anderendaags vertrok de groep naar zee waar de 188 drie mijnen en de 43 twee mijnen vóór Oostende vernielden.