



Geallieerde mijnenbestrijdingsacties op de Westerschelde 1944-1945

Operatie Calendar

'Now it's up to us boys!' Iets in die trant moet *Captain Royal Navy Humphrey Hopper*, commandant van een ruim honderd schepen sterk Brits mijnenvegersverband, hebben uitgeroepen toen op 3 november 1944, nu 77 jaar geleden, operatie *Calendar* van start ging.

In de voorgaande dagen waren de geallieerden er na een grootscheepse landing op Walcheren in geslaagd dit eiland grotendeels te bevrijden. Omdat na moeizame gevechten ook nagenoeg geheel Zeeuws-Vlaanderen op de Duitsers was veroverd, was hiermee de monding van de Westerschelde nu in geallieerde handen. De gevechten in Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren waren nog niet eens helemaal afgerond, maar Hopper en zijn mannen moesten de Westerschelde gaan schoonvegen. In de waterweg tussen de Noordzee en de al in september bevrijde havenstad Antwerpen wemelde het op dat moment evenwel nog van de mijnen. Daarom was het aan Hopper en zijn mannen de bevoorrading van het West-Europese front via de Scheldestad daadwerkelijk mogelijk te maken. Al op 26 november zou de Westerschelde weer bevaarbaar zijn. Dit artikel behandelt de operationele omstandigheden van deze grote en strategisch belangrijke mijnenveegoperatie

in Nederlandse wateren, alsmede de specifiek Nederlandse bijdrage hierin en vergeefse Duitse pogingen de resultaten ervan teniet te doen.

Omgevingsfactoren en betrokken eenheden

De Westerschelde heeft een lengte van ongeveer 70 kilometer en is bij haar monding, grofweg tussen Westkapelle en Cadzand, ruim 16 kilometer breed. Stroomopwaarts, richting Antwerpen, wordt de zeearm smaller. Er zijn ondiepten en bochten en er heerst een flink getijdenverschil. Bovendien beperken mistbanken in de wintermaanden vaak het zicht. Voor normaal scheepvaartverkeer biedt de Westerschelde dus al voldoende uitdagingen, laat staan voor de vloot mijnenvegers met sleepkabels die er in actie kwam in het kader van operatie *Calendar*.

Onder bevel van *Captain Hopper* moesten de ruim honderd mijnenvegers daarbij in vier weken tijd de vaarroute



van de Noordzee tot aan Antwerpen ontdoen van zee-
mijnen. Hiervoor waren twee Britse mijnenveegtaakgroepen aangewezen die gewoonlijk in de monding van de Thames opereerden. De uit Harwich afkomstige *Force B* beschikte over zowel kleine (*Motor Minesweepers*, MMS) als grote mijnenveegers. Deze zouden het gebied westelijk van de monding van de Westerschelde vegen. *Force A* uit Sheerness veegde de Westerschelde zelf met schepen van het type MMS alsook kleinere vaartuigen.

Op 2 november kozen beide smaldelen zee. *Force B* bereikte het operatiegebied zonder problemen. *Force A* moest zich in het zicht van de Belgische kust echter terugtrekken nadat drie van haar mijnenveegers waren beschadigd door Duits vuur vanaf het nog altijd door de vijand bezette Knokke. Met de geallieerde verovering van deze kustplaats de volgende dag, konden de mijnenveegers uit Sheerness alsnog hun weg naar de Westerschelde vervolgen. Daarbij passeerde *Force A* de schepen van *Force B*, die hun eerste zoekslag naar mijnen in de aanlooproutes naar Westerschelde inmiddels hadden afgerond. De volgende dag, 4 november, begon ook *Force A* met veegacties. De bemanningen ruimden

'De Britse *Motor Launch* ML 916 ging tijdens de ruimingsactiviteiten na een explosie ten onder'

op de eerste operatiedag tot aan Terneuzen vijftig mijnen, waarna ze deze haven als uitvalsbasis gebruikten.

In de navolgende twee weken werd vrijwel continue geveegd. De zware kettingen van de westelijk van Walcheren afgemeerde mijnen vormden een dusdanig probleem voor de MMS'en van *Force B* dat zij deze niet konden lichten. Ter versterking kwamen nóg grotere mijnenveegers uit Groot-Brittannië. De scheepsmacht in de Westerschelde maakte in formatie varend in totaal zestien veegslagen tussen de zeemonding en Antwerpen, om zowel verankerde contactmijnen, als akoestische en magnetische mijnen te ruimen. Eerst zouden kleinere vaartuigen als *Motor Launches* hoog drijvende mijnen vegen, door met hun tuig kettingen of kabels door te snijden. Grotere schepen maakten met 'hamers' geluidsgolven onder water die de akoestische mijnen tot ontploffing brachten, met stroomstoten schakelden zij magnetische mijnen uit. Zo werd ook de bodem van de zeearm ontdaan van de vele aldaar gelegde grondmijnen. Boeien markeerden de gestage voortgang van de ruiming. De scheepsmacht uit Sheerness leed intussen ook verliezen. De Britse *Motor Launch* ML 916 ging tijdens de ruimingsactiviteiten na een explosie ten onder. De

De

totaalscore van de door *Force A* geveegde mijnen stond na veertien dagen op 237 stuks, die van *Force B* op 25. In het havengebied van Antwerpen ruimden zogeheten *naval port parties* bovendien nog eens 51 grondmijnen. Een tevreden *Captain Hopper* kon vervolgens op 26 november, zes dagen eerder dan gepland, de gehele Westerschelde 'mijnevrij' verklaren, met als kanttekening dat er mogelijk een enkele mijn was achtergebleven. Diezelfde dag arriveerden, na de nodige spanning aan boord, drie kustvaarders in Antwerpen die als experiment door de Westerschelde waren gevaren. Op 28 november volgde *A.C. 58A*, een konvooi van achttien grote koopvaardij-schepen. *Force B* keerde op deze datum terug naar Harwich. *Force A* was tot in december 1944 op de Westerschelde te vinden alvorens eveneens weer koers te zetten naar de Britse wateren.

Nederlandse inzet

De uit Sheerness afkomstige *Force A* van geallieerde mijnenvegers die de Westerschelde weer als vaarroute moest openen, telde een flottielje Nederlandse MMS'en van de Ameland-klasse. Dit waren Hr.Ms. *Beveland*, Hr.Ms. *Terschelling*, Hr.Ms. *Texel II* en Hr.Ms. *Vlieland*. Deze schepen stonden onder het bevel van luitenant-ter-zee der eerste klasse Anthonie Oepkes. Hij stond onder bevel van *Captain Royal Navy* Thomas Marsh, die op zijn beurt ondergeschikt was aan *Captain Hopper*. De Nederlandse vaartuigen gebruikten vanaf 4 november Terneuzen als uitvalsbasis en opereerden tussen Wielingen en Bath. Op zaterdag 11 november raakte de *Beveland* onder commando van Jan Moot zwaar beschadigd nadat vlakbij het schip een mijn tot ontploffing kwam. Het scheeps-journaal vermeldde dat op 13.47u in het Nauw van Bath dit wapentuig op een afstand van 50 yards (ongeveer 50 meter) werd geveegd waarna de mijnenveger "veel schade" opliep. "Buitenboord leiding van hoofdmotor gesprongen", meldde het dagboek. Maar dat was niet alles: "buitenboord klep lekt, [...] olieleiding hoofdmotor lekt, [...] dekbalken gescheurd en stutten motorkamer ontzet. [...] 16.30 worden door twee sleepboten naar Terneuzen gesleept". Het schip van Moot kon niet opnieuw worden

Mijnenvegers in de haven van Terneuzen, november 1944 (IWM)

'Schnellboote' wisten meer dan eens de monding van de Westerschelde onveilig te maken met torpedoaanvallen'

ingezet. Na enige noodreparaties keerde de mijnenveger voor verdere herstelwerkzaamheden terug naar Groot-Brittannië. Van de tot eind november uiteindelijk ruim 260 in en nabij de Westerschelde onschadelijk gemaakte mijnen namen de Nederlanders er 21 voor hun rekening. Ook Nederlandse loodsen speelden bij het openen van de Westerschelde voor het geallieerde scheepvaartverkeer een rol. Zo bevond zich onder de stafleden van *Captain Hopper* Scheldeloods Arie Hoek, die in 1940 naar Groot-Brittannië was uitgeweken. Aan boord van de Britse *ML 221*, het stafschip van Hopper, adviseerde hij de Britten hoe de geallieerde mijnenvegervloot het beste de Westerschelde kon aanlopen en bevaren. Hij stond daarom bij de *Royal Navy* ook wel bekend als 'Mr Hook van Holland'. Andere Nederlandse loodsen zouden spoedig hierna ook hun sporen verdienen bij het begeleiden van geallieerd scheepvaartverkeer op de Westerschelde. Zij vormden tezamen met hun Belgische collega's een pool van Scheldeloodsen.



De brug van de Britse *ML 221* tijdens Operatie *Calendar*. Uiterst links *Captain RN Humphrey Hopper*, geheel rechts Itz 3 *KMR Arie Hoek (IWM)*





Geallieerde mijnenbestrijdingsvaartuigen, waaronder Hr.Ms Vlieland, in actie op de Westerschelde (NIMH)

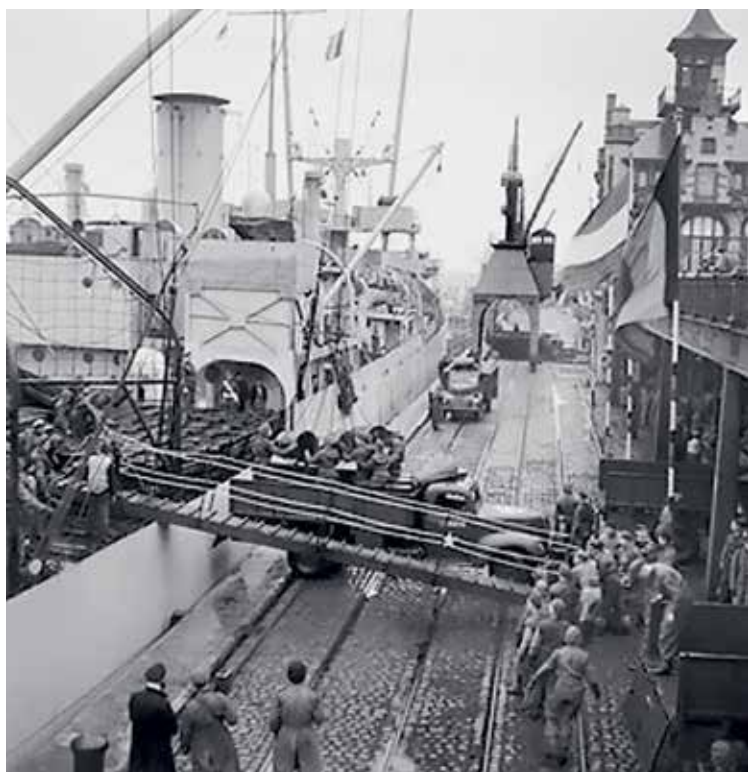
Aanhoudende mijndreiging en Duitse tegenacties

Nadat op 26 november 1944 de Westerschelde en haar aanlooproutes 'mijnevrij' waren verklaard, liepen nog diverse geallieerde schepen op mijnen. Alleen al in december gingen hierdoor negen vaartuigen ten onder. Grote vrachtaarders als de Britse *Fort Maisonneuve* (7.128 BRT) en de RFA *War Diwan* (5.561 BRT) belandden zo op de zeebodem. Deze verliezen waren niet alleen toe te schrijven aan mijnen die over het hoofd waren gezien bij het ruimen. De Duitsers, die nog altijd het gros van de Nederlandse kust in handen hadden, legden vanaf eind november namelijk herhaaldelijk weer nieuwe mijnen. *Schnellboote* opererend vanuit Hoek van Holland, IJmuiden en zelfs Den Helder, wisten beschermd door de duisternis meer dan eens de monding van de Westerschelde onveilig te maken met torpedoaanvallen op de geallieerde scheepvaart aldaar. Daarnaast zetten de Duitsers zonder veel succes *Biber*- en *Seehund*-dwergonderzeeboten in. Ook vliegtuigen van de *Luftwaffe* droegen een steentje bij en dropten tot eind januari 1945 tientallen mijnen. Britse en Belgische mijnenvegers moesten vervolgens weer in actie komen om de projectielen onschadelijk te maken. Zo wisten deze vaartuigen na een grote mijndropping westelijk van Walcheren door Duitse Junckers Ju 88-bommenwerpers op 23 januari, binnen vijf dagen 36 van de vermoedelijk 40 afgeworpen projectielen te ruimen. Het bleef overigens aan geallieerde kant niet alleen bij de inzet van mijnenvegers. Op de oevers van de Schelde werd een zogenaamde mijnenuitkijkdienst ingesteld die bestond uit zeshonderd hiervoor opgeroepen Nederlandse burgers.

Balans

De Duitse tegenacties leverden uiteindelijk slechts relatief weinig op, waardoor na januari 1945 de aanvoer van geallieerde goederen en materieel over de Westerschelde een hoge vlucht nam. Zo bereikte in februari 540.161 ton goederen de havens van Antwerpen en Gent. In maart was dit zelfs 905.780 ton. Vooral in de laatste oorlogsmaanden droeg de haven daarmee wezenlijk bij aan de ondersteuning van de geallieerde opmars in West-Europa. Vooral de eerdere riskante inzet van de geallieerde mijnenvegers, die van de Koninklijke Marine inclusief, in november 1944 onder commando van *Captain* Hopper, had hier wezenlijk toe bijgedragen.

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is sr. wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).



Het Canadese ss Fort Catarqui was op 28 november 1944 het eerste grote geallieerde koopvaardijchip dat Antwerpen aandeed (Wikipedia)

Literatuurlijst:

- NIMH, SDOC, Hr.Ms. *Beveland*, *Terschelling*, *Texel II* en *Vlieland*
- Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* Deel 3 (Franeker 1990)
- J. Bykofsky, H. Larson, *U.S. Army in World War II, The Transportation Corps: Operations Overseas* Office of the Chief of Military History, Department of the Army (Washington DC 1957)
- *De Nederlandse Mijnenvoegdienst in het Verenigd Koninkrijk. De Mijnenopruiddienst 1943-1948* Bureau Maritieme Historie, Marinestaf (9 januari 1957, no. 8/N 3)
- Christ Klep, Ben Schoenmaker, *Oorlog op de flank. De bevrijding van Nederland 1944-1945* (Den Haag 1995)
- Bob Roetering, *90 jaar Mijnendienst* (Heerhugowaard 1997)
- Bob Roetering, *Motor minesweepers Ameland- en Duiveland klasse, de Mickey's van de Mijnendienst* (Odoorn 2017)
- S.W. Roskill, *War at Sea 1939-45: Volume III Part 2 The Offensive 1st June 1944-14th August 1945* (London 1961)
- Tomas Termote, *De Bevrijding aan de Kust. Een studie van de laatste maanden van de Tweede Wereldoorlog aan de hand van scheepswrakken* (Erpe 2008)
- Harmen van der Werf, 'Mijnenvegen op de Westerschelde', *Provinciale Zeeuwse Courant*, 5-11-1994
- Zie: <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/drafts/jan-ouvr/27-november-tot-3-december-1944-de-antwerpse-haven-is-weer-in-g/>



Reactie naar aanleiding van het artikel 'Militair-maritieme inlichtingsamenwerking tussen Nederland en de Verenigde Staten: het succesverhaal *Naval Air Station Keflavik* verklaard vanuit Nederlands perspectief', door LT22OC Karlijn Hopman-Calis, *Marineblad* nr. 5 2021.

Als gewezen MLD-onderhoudsofficier heb ik met interesse kennis genomen van het artikel van LT22OC Karlijn Hopman-Calis in het *Marineblad* van augustus 2021. Op grond van een persoonlijke ervaring kan ik haar conclusie dat het P3C update II maritieme patrouillevliegtuig een belangrijke schakel is geweest tussen Nederland en de Verenigde Staten, in het bijzonder tussen de KM en de US Navy, volledig ondersteunen.

Na een vaarperiode als plaatsvervangend HWTD aan boord van Hr. Ms. Tromp werd ik in 1980 geplaatst bij de Directie Materieel Koninklijke Marine als plaatsvervangend Hoofd van de Afdeling Vliegtuigen en Vliegtuigtechnische Zaken; in het bijzonder belast met de logistieke ondersteuning van vliegtuigen en helikopters. Zo kreeg ik direct te maken met de aankoop van 13 Lockheed P3C II patrouillevliegtuigen, waartoe het Kabinet van Agt in 1978 had besloten. Daartoe behoorde o.a. de deelname aan de vele vergaderingen en cursussen van het *P-3 Management Team*, zowel in de VS als in Nederland. Het *Management Team* stond in 1980 onder leiding van een jonge Amerikaanse vrouw. Haar naam was Suzanne Patrick. Medio 1981 werd zij opgevolgd en verdween Suzanne Patrick voor mij volledig uit beeld. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik via-via op 9 juli 2018 een e-mail ontving van een medewerkster van DMO die namens haar Amerikaanse vriendin Suzanne Patrick op zoek was naar een aantal Nederlanders die destijds actief waren geweest in het P3-Orion programma. Suzanne Patrick had als manager van dit programma zeer goede herinneringen overgehouden aan die tijd en was altijd vol lof geweest over het Nederlandse team. Zij zou graag in contact komen met een aantal Nederlanders met wie zij destijds had samengewerkt. Daarop heb ik mij bij haar aangemeld. Op 4 augustus 2018 ontving ik het bericht dat zij in november een diner in Den Haag zou organiseren voor haar Europese vrienden, waarvoor ook ik werd uitgenodigd. Dit diner vond plaats op zaterdag 3 november 2018 in het Panorama Mesdag Museum in Den Haag

waar ik haar na 37 jaar weer terug zag. Het was na al die jaren een wederzijds hartelijk weerzien. Zij had in de afgelopen jaren o.a. gediend in de US Naval Reserve en was van 2001 tot 2005 *Deputy Undersecretary of Defense for industrial policy* geweest. Natuurlijk kwamen ook de herinneringen aan het P3-Orion programma uit de tachtiger jaren uitgebreid aan de orde, waarin zij beaamde dat ook binnen de US Navy de samenwerking met de Nederlandse Orion-bemanningen op de vluchten vanaf Keflavik tussen 1982 en 2002 bijzonder werd gewaardeerd. Op 30 juni 2003 maakte de Nederlandse Minister van Defensie, de heer Henk Kamp, bekend dat het Kabinet Balkenende II had besloten tot de opheffing van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen (MARPAT) en de sluiting van het marinevliegkamp Valkenburg. Ook binnen de US Navy heeft dit besluit tot grote verbazing geleid. Patrick vertelde mij dat zij enige tijd later op een *airshow* in Singapore minister Kamp was tegengekomen, waarbij zij hem daarover had aangesproken onder de mededeling dat hij met dat besluit een grote fout had gemaakt.

Ik waardeer het dat LT22OC Hopman-Calis 16 jaar na het opheffen van de vliegtuigsquadrons 320 en 321 aandacht heeft besteed aan de samenwerking tussen de KM en de US Navy tijdens de ASW-operaties vanaf Naval Airstation Keflavik op IJsland.

F.P.H.M. Koch, KtzE bd

Reactie van de auteur

Hartelijk dank voor de reactie, heer Koch. Het is altijd prettig om positieve reacties en waardering te ontvangen. Ik heb het onderzoek met plezier uitgevoerd. Uw persoonlijke bijdrage is bij uitstek een mooie toevoeging aan het begrip omtrent de verschillende factoren, die ik in mijn artikel benoem. Namelijk, het proces van totstandkoming van het project en het belang van persoonlijke contacten. Het doet mij deugd om te horen dat die anno 2018 weer even herleefd zijn. Huidig onderzoek zou zich, wat mij betreft, meer op deze perioden moeten richten.