

DE ONTMIJNING VAN ONZE KUST (1944-1949)

door J.B. DREESEN

Gebruikte afkortingen

B.Y.M.S.	British Yard Mine Sweeper. Houten mijnenvegers van Amerikaans model, tijdens de laatste wereldoorlog, op Britse werven gebouwd.
H.M.S.	His Majesty Service. In dienst van Zijne Majesteit. de Royal Navy.
J.U.88.	Junker 88. Duits militair vliegtuig tijdens W.O. II.
Kernot	Loodsboot P. 16, die in 1940, na veel omzwervingen, in Engeland geraakte en daar werd herbouwd als een patroeljevaartuig dat herdoopt werd tot KERNOT. Het is praktisch gans de tweede wereldoorlog bemand geweest door Belgen van de Belgische sectie van de Royal Navy.
M.M.S.	Motor Mine Sweeper. Houten mijnenvegers van Brits model gebouwd en gebruikt tijdens W.O. II.
M.T.B.	Motor Torpedo Boat. Motortorpedoboot van Engels model met twee lanceerinrichtingen, gebruikt in de laatste wereldoorlog.
Rommel-asperges	Schuin op het strand ingeplante boomstammen waarvan de top voorzien was van een, naar zee gerichte, 280 mm granaat, met aangepaste ontstekingskop.
S.L.B.	Staatsloodsboot ook soms Stoomloodsboot. Gebruikelijke benaming van de op onze kust gebruikte loodsbotten vóór W.O. II.
T.N.T.	Trinitrotoluol. Militaire springstof.

De aanzet

In september 1944, bij de bevrijding van Oostende, had de Naval Party 1733 zijn hoofdkwartier geïnstalleerd in het Hotel du Littoral te Oostende.

De opdracht van deze Naval Party bestond erin het vaarwater dat toegang gaf tot de Oostendse haven, vrij te maken, opdat mensen en materiaal met bestemming voor het front konden ontscheept worden.

Antwerpen was, dank zij de tussenkomst van het gewapend verzet, intact in de handen van de geallieerden gevallen. Maar doordat de Duitsers de Schelde gemijnd hadden en Walcheren bezet hielden was er geen toegang tot de haven van Antwerpen.

De haven van Zeebrugge werd eerst de 3e november bevrijd, al de haveninstallaties waren vernield en de geul verzand en gemijnd.

Hierdoor werd Oostende de belangrijkste aanvoerhaven voor de geallieerden.

Een kleine ontmijningsploeg van H.M.S. Vernon (de ontmijningsdienst van de Royal Navy) in Portsmouth hield zich op onze kust bezig met het ontmijnen en buitenwerking stellen van alle springstoffen die aanspoelden, blootkwamen of gevonden werden.

De Port Party klaarde in een minimum van tijd, 14 wrakken die in de haven van Oostende gezonken lagen. Twee dagen nadat ze hun werkzaamheden begonnen waren konden de eerste schepen de haven binnenvaren.

Op 5 oktober 1944 kwam de Belgische 118de flottilje mijnenvegers, tot dan werkzaam op de Engelse oostkust, de haven van Oostende binnenvaren. Zij voegden zich bij de 5 andere flottiljes M.M.S. en B.Y.M.S. mijnenvegers, om eerst het vaarwater naar Walcheren vrij te maken en daarna dit van de Schelde.

Op 25 oktober 1944 kwam de "Kernot" Oostende binnen om vanaf de 26ste van dezelfde maand de loodsdienst voor onze kust te hervatten.

Op 27 en 28 oktober 1944 verzamelde men in Oostende de troepen die op 1 november 1944 de aanval en landing op Walcheren zouden doen. In het zog van de landingstroepen volgden de mijnenvegers en ontmijnersploegen die vanaf 7 november 1944 naar Antwerpen begonnen op te werken.

Op 28 november kwam het eerste convooi op de rede van Vlissingen toe en zette koers, voorafgegaan door een flottilje Belgische mijnenvegers, naar Antwerpen. Het werk op de Schelde was echter nog niet gedaan want tot 23 januari 1945 losten de J.U.88. nog een reeks mijnen in de Schelde.

Op 14 februari 1945 zou een geweldige brand in de haven van Oostende 12 Engelse en Canadese M.I.B.'s vernietigen.

Op 20 mei 1945 adresseerde de Engelse admiraliteit zijn afscheidsmessage aan de Belgen die in de Royal Navy dienden.

Op 20 juli 1945 informeerde de Admiraliteit de Belgische regering dat aan België de volgende te ontmijnen sector werd toegewezen : vanaf de kust van Walcheren in positie 51 32N 02 35E naar de Belgische-Franse grens in positie 51 08N 02 35E.

Dank zij de Duitse documenten kende men het aantal mijnen die in deze zone lagen :

- 205 contactmijnen
- 1986 magnetische, accoustische en drukmijnen
- 1035 katymijnen

Hierbij dienden nog gerekend te worden de ontelbare "Rommel-asperges" die op de stranden stonden opgesteld.

Op 27 juli 1945 werden de M.M.S. mijnenvegers van de 118de flottilje volledig aan de Belgen overgedragen. Deze vaartuigen werden vanaf april 1946 ingezet om het mijnenveld dat tussen Oostende en de Franse grens lag te klaren.

Op 9 november 1945 eindigde de wederzijdse hulp tussen Engeland en België.

Het Belgisch personeel bij de Royal Navy kwam stelselmatig terug naar Oostende waar een bemanningsdepot werd ingericht. Dit was de aanloop tot het oprichten van de Zeemacht, die op 1 februari 1946 gesticht werd.

De ontmijning van de haven van Zeebrugge, het strand en de duinen

Een ploeg van 7 vrijwilligers van de Zeemacht onder leiding van Luitenant DECROP nam op 24 maart 1946 over van de Engelse ontmijningsploeg en begon, zonder de minste opleiding, aan het ontmijnen

van de haven van Zeebrugge. Het resultaat was goed want hun werk, samen met de baggerwerken, leidden er toe dat in augustus 1946 het eerste schip de haven van Zeebrugge binnen liep.

Vanaf 15 april werd een officier en 3 matrozen vrijwilligers naar Nederland gezonden voor een opleiding duiker-ontmijner, terwijl de oorspronkelijke ploeg bleef verder werken in Zeebrugge.

De procedure, die ze gebruikten, bestond erin om de 15 meter, in de gemijnde zone, een explosieve lading van ongeveer 150 kg. te laten ontploffen. Dit gebeurde telkens bij hoog water. De tussentijden werden gebruikt om ladingen aan te brengen en klaar te maken. Elke lading werd voorzien van een eind touw en een blok hout. Dit liet toe de lading te recupereren ingeval van niet-ontploffing.

Het eerste resultaat van deze werkzaamheden was dat een vaargeul vrijgemaakt werd tegen 16 augustus 1946.

De "ESSEX FERRY" was het eerste schip dat op deze datum de sluisen van Zeebrugge binnenvoer.

De ploeg ging echter verder met haar werk tot de volledige haven van Zeebrugge mijnenvrij was gemaakt. Het einddoel was bereikt in oktober 1948.

Meer dan 1000 ladingen T.N.T., variërende tussen 135 en 268 kg., werden in die twee jaar gebruikt.

Ondertussen bleef echter ook de ontmijning van strand en duinen een acuut probleem. Bovendien waren er de vele gevaarlijke tuigen die door de vissers in hun netten werden opgehaald en binnengebracht. Doordat dit meestal maritieme typen van mijnen waren, konden de ontmijningsdiensten van het landleger, ondanks hun inzet, er niet altijd mee weg.

Regelmatig werd beroep gedaan op de ploeg die in Zeebrugge de haven ontmijnde, om dergelijke klusjes te klaren.


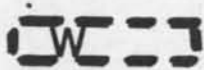

Gelukkig kwam, na enkele maanden, de in Nederland opgeleide groep meespringen in de dans.

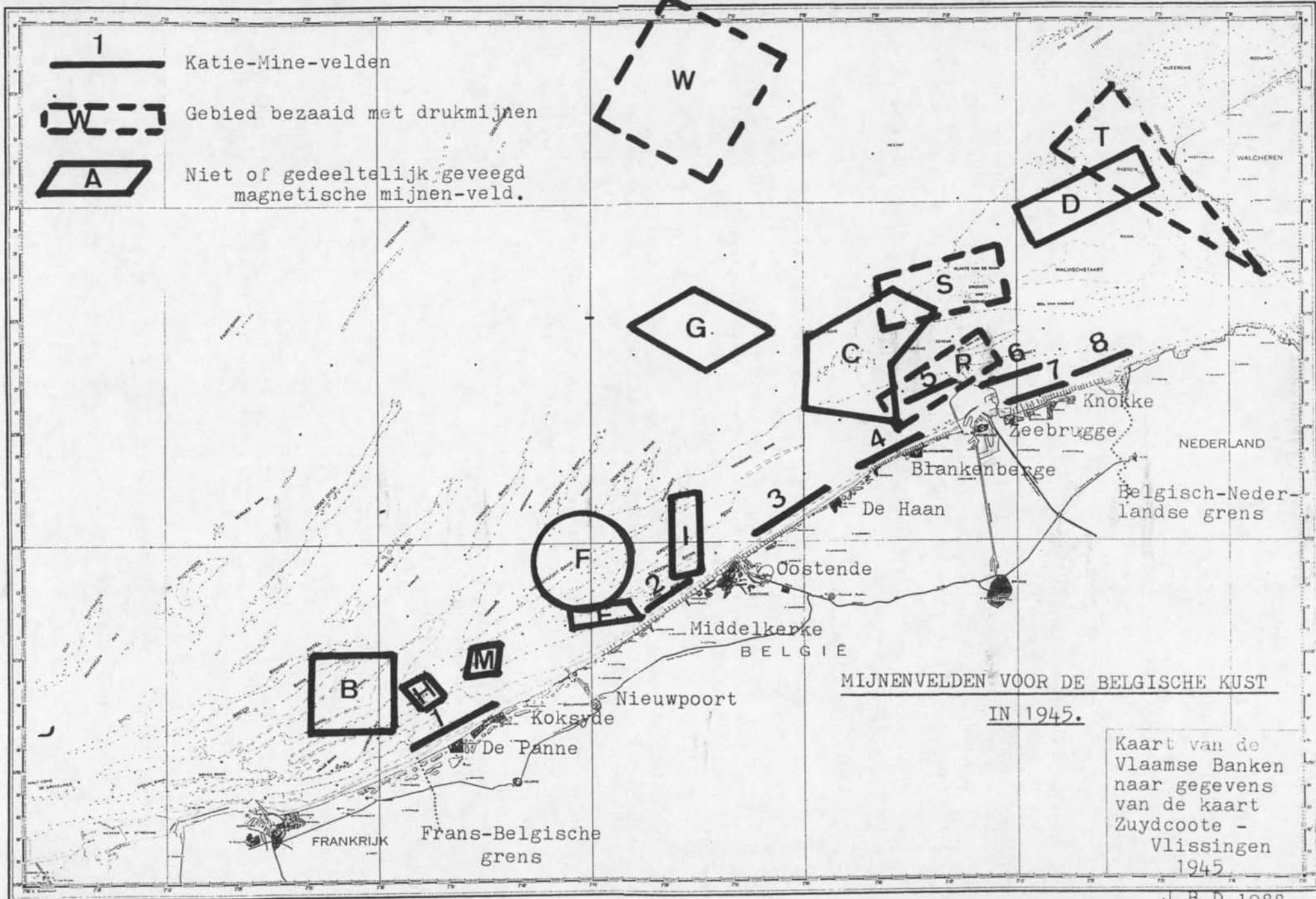
Deze ploeg zou praktisch dagelijks met kamion en materiaal erop uittrekken om aan de talrijke oproepen voor ontmijning te voldoen. Hoeveel tonnen springstof er in totaal geklaard werden is moeilijk te zeggen, maar kan teruggevonden worden in de archieven van de Zeemacht.

De Katy Mine-Party

Op 29 juli 1947 gaf de Staf van de Zeemacht opdracht de kustwateren te zuiveren van een reeks anti-invasie mijnen - Katy mijnen genoemd - dit om eerst en vooral een nieuwe telefoonkabel van Engeland naar België te leggen.

De Duitsers hadden meer dan 1000 van deze mijnen in onze kustwateren gelegd als afschrikking tegen een mogelijke invasie. Een lading springstof van 25 kg. was in een betonblok gewerkt waarop een metalen driepikkel was geplaatst die aan zijn top voorzien was van een stoothoren in lood. Bij het breken van deze stoothoren ontstond er een elektrische-chemische reactie die voor de ontploffing van de lading zorgde. Op deze horen was ook een eind touw met rubberen vlotter geplaatst. Geraakte dit eind in een schroef vast dan werd de horen van op afstand omgetrokken en gebroken.

-  1 Katie-Mine-velden
-  Gebied bezaaid met drukmijnen
-  Niet of gedeeltelijk geveegd magnetische mijnen-velde.



MIJNENVELDEN VOOR DE BELGISCHE KUST
IN 1945.

Kaart van de Vlaamse Banken naar gegevens van de kaart Zuydcoote - Vlissingen 1945

De ploeg voor deze operatie bestond uit één officier, twee onderofficieren en 20 matrozen. Met acht Noorse vletten en een afgedankte Duitse "sturmbot" voorzien van een buitenboordmotor, ging deze ploeg aan het werk.

Het procedé was eenvoudig maar efficiënt. Met stroom mee werd tussen twee geroeide vletten een met oude bakstenen verzwaarde lijn over de bodem gesleept. Werd iets angevist, dan kwamen de vletten bij elkaar. Een duiker, aangebracht met de "sturmbot", ging kijken of hij met een mijn te doen had. Zo ja, dan plaatste hij er een springlading op die dan vanop afstand tot ontploffing werd gebracht.

Op deze wijze werden in drie jaar, 1947, 1948, 1949 de kust van Katy-mijnen gezuiverd.

Een paar van deze Katy-mijnenvelden lagen te ver in zee om ze met vletten te bewerken. Hiervoor werd dan een Frans procedé gebruikt. Een zware ankerketting werd tussen twee kleine sleepboten over de zeebodem gesleept. Op die manier werden de mijnen tot ontploffing gebracht of uit elkaar getrokken. Met deze methode werden de twee mijnenvelden vóór Zeebrugge gedaan. Ook dit werk werd in 1949 beëindigd.

De Wrakkenopruimdienst

Er bleven in de vaarwaters voor onze kust nog een paar wrakken liggen die een gevaar waren voor de scheepvaart. In de helft van 1948 kreeg de Zeemacht de opdracht deze wrakken te ruimen. Een nieuwe ploeg werd gevormd die een oude loodsboot, de S.L.B. 19 ter beschikking kreeg.

De ploeg procedeerde als volgt :

Men ging na waar en hoe het wrak lag. Eens gelocaliseerd werd op enkele meters van de romp een reeks springstofladingen van 135 kg. op een lijn uitgelegd en gelijktijdig tot ontploffing gebracht. Hierdoor ontstond een diepe put waarin het schip wegkantelde. Deze operatie werd herhaald tot het schip ver genoeg was weggezakt om geen gevaar meer voor de scheepvaart te betekenen.

De ploeg startte in het voorjaar van 1949. Het eerste wrak dat op de, hiervoren vermelde manier werd weggewerkt was dat van de "ELEFThERIA". In de zomer van 1949 werd ook nog het wrak van de "FOSCOLO" verzonken.

Daarmee eindigde de opdracht van de Zeemacht en de groep werd in september 1949 ontbonden.

De 118de flottilje Mijnenvegers

Deze flottilje bestaande uit M.M.S. 187, 188, 191, 193 en 266 werden vanaf april 1946 ingezet om de mijnenvelden voor onze kust verder af te werken. Bij de bevrijding waren hierin, bijna uitsluitend, de vaarwaters geklaard die naar de havens leidden. Tegen einde 1949 was ook het grootste gedeelte van de Vlaamse banken geveegd.

Conclusie

Tussen 1944 en 1949, 5 jaar, werd, met een minimum van inzet aan personeel en materiaal, de zee vóór onze kust, de stranden, de duinen en de havens van de kust geklaard van de gevaarlijkste

tuigen. Maar met de ontmijsing was het nog niet gedaan. Geen week ging voorbij of er kwam nog springstof bloot op strand of in de duinen of brachten vissers nog een mijn binnen.

Het grootste verlies aan mensen deed zich bij de ontmijsingsploeg van de Zeemacht voor toen, zagezegd, het grootste gevaar geweken was. Op 10 juni 1969 vonden 6 ontmijsers in Oostduinkerke de dood bij een routineopdracht zoals ze er honderden hadden vervuld.

En zelfs nu, meer dan 40 jaar later komen er nog regelmatig springstoffen aan de oppervlakte.

Bibliografie en verwijzingen

ANRYS H. Congé pour mourir. Brussel 1975, blz. 364 tot 371 en Hoofdstuk XXVIII.

21ste ARMY GROUP. The Belgian Port of Ostend. War Office 1946. Onuitgegeven dokument in de stadsbibliotheek van Oostende.

DREESEN J.B. - Katy-Mijnparty. In Marinetijschrift NEPTUNUS nr. 3/1971 blz. 6 t/m 15.

- Motortorpedoboten vernield in de Oostendse haven. In DE PLATE, tijdschrift Oostendse Heemkring De Plate 1985 blz. 42 tot 45.

- Persoonlijke nota's.

GEVAERT F. Oostende 1944-45. Britse oorlogshaven. Jaarboek 1985 van Heemkring Ter Cuere, Bredene.

KENNETH EDWARDS, R.N. l'Operation Neptune. Parijs 1947, blz. 300, 301 en 302.

TREMPONT G. Maitre principal (e.r.). Persoonlijke nota's.

HET TRAM- EN BUSSTATION

Een klein stukje Oostende dat weldra grondig zal veranderen is het tram- en busstation. Alles wordt overdekt zodat we weldra in het droge op streekbus of tram kunnen wachten.

De huidige twee gebouwtjes verdwijnen (sloop wachtzaal voorzien voor januari 89) en worden vervangen door een T-vormig gebouw. Onderaan komen de wacht- en lokkettenzaal. Boven kantooruimten, voorzieningen voor het personeel en later een computergestuurde verkeersleiding voor de tram.

Vermoedelijk in 1990 wordt het bus- en tramstation gereorganiseerd. De sporenbundel wordt naar de helling opgeschoven zodat er meer parkeerruimte komt. In de te bouwen stelplaats zal plaats zijn voor dertig gelede trams en dertig bussen. Hierdoor zullen de "lege" kilometers tussen de stelplaats en de Nieuwpoortsesteenweg kunnen bespaard worden. Daar blijven wel de gewestelijke directie, de werkplaats en onderhoudsdiensten.

De huidige tramhelling wordt ook bruikbaar gemaakt voor de bussen naar Bredene en de Vuurtorenwijk.

Zoals je leest : een enorme verandering ! Die de oude toestand nog op de gevoelige plaat wil vastleggen, zal zich moeten haasten !

Ronny STANDAERT