

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 527

Fw-190 7345

10-06-1943

Hulst



10 juni 1943

Ramrod 86 omvatte een bombardement op de electriciteitscentrale bij Langerbrugge door zes B-25 Mitchells van No.98 squadron. Het nabij escorte werd verzorgd door Spitfires van Nos.167 en 485 squadron terwijl nog eens vier andere squadrons – Nos. 222, 331, 332 en 453 - sector dekking verleenden.

Tegelijkertijd voerden 92 P-47's van 56 FG en 78 FG als diversionary een sweep uit langs de bezette kustgebieden. Tot slot voerden 17 Spitfires en drie Typhoon's tussen 17.25 en 21.45 uur shipping sweeps uit langs het Nederlandse kustgebied.

De uitvoering van de aanval

Omstreeks 17.55 uur stegen de zes toestellen van No.98 squadron op van Foulham maar kort daarna moest een toestel echter al afhaken vanwege technische problemen.

De tot vijf machines geslonken formatie vervolgde haar aangewezen route en zonder al te veel problemen doorstonden ze het vuren van de Flak aan de Belgische kust. Kort daarna – tussen Eeklo en Zelzate – werden de 28 Fw 190's van II./JG 1 waargenomen die reeds om 18.25 uur in Alarmstart waren opgestegen en nauwelijks 20 minuten later in luchtgevechten verwickeld zouden worden.

Niettegenstaande de vele escorterende jachtvliegtuigen meenden de Duitse piloten slechts met een bescheiden escorte van 20 tot 25 Mustangs en Spitfires van doen te hebben. De reden hiervoor moet ongetwijfeld aan het slechte weer te wijten zijn waardoor de zichtbaarheid zeer werd beperkt.

Datzelfde slechte weer was er de oorzaak van dat het bombardement alsnog werd afgelast!

Luchtgevechten tussen Fighter Command en II./JG 1

Tijdens de luchtgevechten tussen II./JG 1 – later versterkt met 6./- en 8./JG 26 - en de escorterende Spitfires claimden de Duitse piloten een viertal luchtoverwinningen waaronder een Mustang en een Ventura. In werkelijkheid keerden twee Spitfires niet op hun basis terug zodat het duidelijk moge zijn dat er aan Duitse zijde verwarring is ontstaan tijdens deze twee aanvallen.

De geallieerde piloten lieten zich evenmin onbetuigd en claimden maar liefst vijf neergeschoten toestellen en nog eens zes als beschadigd maar in werkelijkheid gingen slechts drie Fw 190's verloren!

War Diary No. 331 (Norwegian) squadron

--/-- At 17.50 hours, twelve aircraft led by Major K. Berg, took off for Ramrod 86 and No. 331 was top squadron. They were over Walcheren at 25.000 feet later climbing to 30.000 feet.

This was uneventful as for as No.331 were concerned but Capt. Christie of No.332 damaged one Fw 190 when over Eeklo.

All returned safely by 19.35 hours.

War Diary No. 332 (Norwegian) squadron

--/-- Having had early tea, the pilots were briefed at 17.00 hours in connection with Ramrod 86 and in which this Wing was to act as First Fighter Sweep. At 17.50 hours, twelve Spitfire IX's of this squadron, led by Major H. Maehre, took off together with No.331 squadron.

Flushing was reached at 20.000 – 23.000 feet. When 5 miles west of Walcheren, while still climbing, the Wing Commander had R/T trouble and returned to base with his No. 2 (Lt. H. Isachsen) and Major F.Thorsager led the Wing for the remainder of the operation.

Enemy aircraft were reported south of Ostend and later east of Flushing, the latter at 25.000 feet so the Wing turned towards Ostend but the aircraft reported in this area were indentified to be friendly. A climbing turn to port was made to deal with the enemy aircraft reported east of Flushing and when over Eeklo at 30.000 feet, three Fw 190's were seen below.

This squadron dived to attack while No. 331 stayed above as cover. Blue Section followed one Fw 190 down to 10.000 feet and was damaged by Capt. W.Christie, who observed cannon strikes on the port wing. Blue 2 (Sgt. O. Gabrielsen) also fired on this Fw 190 but makes no claim. The other two Fw 190's had dived away inland before our pilots were able to attack.

The Wing reformed up at 33.000 feet over Dixmuiden and observed smoke trails south of Dunkirk. Investigations were made and the aircraft were identified as Spitfires so course was set for base, crossing the French coast just east of Dunkirk and passing just off Manston. The wing had subsequently landed at base by 19.35 hours without further incident.

Heavy Flak was seen in the target area but no shipping had been observed.

War Diary No. 453 (RAAF) squadron

--/-- Time up/ down 18.10 and 19.30 hours

Ramrod with eleven Spitfires. Out North Foreland at 10.000 feet and in Nieuport at 18.43 hours. We were warned of enemy aircraft in Ostend area, so made three wide climbing port orbits, reaching 35.000 feet. Two Fw 190's were seen by No.222 squadron and the Wing Commander ordered Red Section to go down but the enemy aircraft dived away.

Many more aircraft were reported but not seen and the Wing finally crossed out Nieuport behind the main gaggle of bombers at 19.00 hours and crossed in Shoeburyness at 19.15 hours.

Combat Report Captain W. Christie (332 squadron)

I was flying as Blue 1. The Wing was flying north to investigate enemy aircraft reported flying from Flushing towards Gent. I saw some aircraft far below peeling off from the vicinity of the bombers and their behaviour looked as if they were Germans.

We were then about 30.000 feet, and I dived almost vertically with my section after one. As I came closer I saw they were Fw 190's. I got on the tail of one and had two bursts at it from about 500 yards closing in to 200 yards range. I saw strikes in the port wing and the Fw 190 immediately half rolled and dived away.

The shooting was very difficult owing to my very great speed.

I broke off the engagement at about 10.000 feet and pulled up with my section and reformed with my squadron who had followed me some way down as top cover.

Ammunition used : 130 x 20 mm and 800 x 303. MG

Gefechtsbericht Fw. Kurt Niedereichholz

Am 10.6.43 um 18.30 Uhr startete ich als Nr.4 im Stabsschwarm unter Führung von Hauptmann Olejnik, im rahmen der II./JG 1 Auftrag : Alarmstart.

Durch Y-Verfahren wurden wir in 5.000 m Höhe auf Kurs 240° - 280° geführt und um 18.45 Uhr bekam der Schwarm im Planquadrat 3272 Feindberührung mit einem gemischten

Verband von 20-30 Maschinen. Fünf Flugzeuge erkannte ich als B-25C Mitchell und sie flogen Richtung SW.

Wir flogen in einer Linkskurve in 1000 m über dem Feindverband als Hptm. Olejnik den Befehl zum Angriff gab. Der Bomberverband war direkt links unter mir und ich führte meinen Angriff aus der Sonne kommend durch und stieß aus Überhöhung von rechts hinten in den Verband hinein, beschuß die rechtshinten fliegende B-25C Mitchell von rechts hinten oben und erzielte Treffer in beiden Motoren.

Die Mitchell blieb mit einer sehr starken weissen Fahne zurück. Da ich überraschend von zwei Spitfire aus Überhöhung angegriffen wurde, konnte ich den weiteren Verbleib der Mitchell nicht mehr beobachten.

Ich ging zum Tiefflug über und flog dann mit meiner Fw 190 (weisse 5) nach dem Einsatzhafen zurück, wo ich um 19.34 Uhr ohne Treffer landete.

Zeit des Abschusses : 18.46 Uhr

Ort des Abschusses : Planquadrat 32/7/3 – 800 m westlich Flugplatz Maldegem

Höhe : 4.000 m

Munitionsverbrauch : 80 Schuß MG17, 20 Schuß MG 151/20 und 20 Schuß MG FF

Flakkommandeur Vlissingen

1832 Luftgefahr! Luchs meldet viele feindliche Ziele im Anflug aus Richtung 9, Entfernung 65 km.

1834 Flakalarm! Die Ziele stehen in Richtung 9, Entfernung 40 km.

1835 Fliegeralarm! Stand der Ziele in Richtung 9 Kurs Vlissingen, Entfernung 30 km.

1837 Die Maschinen stehen kurz vor Westkapelle.

1838 Motorengeräusche aus Richtung 9, sehr hoch und näherkommend.

1840 **Batterien auf weiteste Entfernung Feuer eröffnen; Klar zum Planfeuerschießen!**
Die Zielhöhe der Maschinen beträgt 5900 m.

1841 Feuerverbot für leichte und mittlere Waffen! Wilma meldet einige Maschinen auf Zielhöhe 2000 m heruntergegangen; die Zielhöhe der andere Maschinen beträgt 6000-8000 m.

1842 Feuererlaubnis für leichte und mittlere Waffen!

Die Motorengeräusche wandern nach Richtung 6-8 aus

1843 Mehrere Spitfire über Scheinwerfer 11. Motorengeräusche erneut aus Richtung 8 näherkommend.

1844 **Vorsicht bei Feuereröffnung, es befinden sich etwa 30-40 eigene Jäger in der Luft!**

1845 (bis 1846) Ein Verband feindlicher Maschinen kurvt in Richtung 6 weit und fliegt in Richtung 7 wieder aus.

1847 (bis 1850) **Südbatterie meldet Luftkämpfe in Richtung 6-7, weit und hoch.**
Ein neuer Anflug aus Richtung 11, Entfernung 40 km.

1851 Veere meldet Motorengeräusche aus Richtung 11, sehr weit und näherkommend.

1853 Mehrere Thunderbolt über Veere; Motorengeräusche aus Richtung 12, näherkommend.

1856 **Stand Schleuse meldet einen Absturz in Richtung 9.**

1857 Laut Fluko-Gent befinden sich die in Richtung 6-8 gemeldeten Feindziele auf dem Rückflug, Spitze bei Oostende.

1859 **Domburg meldet Absturz eines englischen Jägers in Richtung 1.**

1901 Sämtliche Feindziele befinden sich im Abflug nach Richtung 9-12

1913 Flakalarm! Luchs meldet neuen Anflug aus Richtung 3, Entfernung 30 km.

1914 (bis 1915) Kampfmittel melden etwa 15 Maschinen aus Richtung 2, sehr hoch und näherkommend.

- 1917 (bis 1919) Südbatterie und Leitstand Seedeich melden etwa 20 einmotorige Maschinen – von Süd./- als Thunderbolt erkannt – Kurs Richtung 6 nach 9.
 1923 Die Maschinen fliegen in Richtung 9 ab.

KTB 32. Minensuch Flottille (RM 69-195)

1918 Fliegermeldung: Im Quadrat 8837 (Höhe Bat) 16 Flugzeuge hoch im Abflug nach Süden.

Generalkommando LXXXIX. Armeekorps

--/-- Am Abend Einflüge feindliche Bomber im Raum der Scheldemündung und im Raum Brugge.

Absturz eines zweimotorigen Flugzeuges bei Maldegem (712 ID) wobei dreiköpfige Besatzung verbrannt und Notlandung eines deutschen Jägers bei Hulst wobei Pilot unverletzt und Maschine zertrümmert.

Mehrere Einflüge im Abschnitt 712. Infanterie Division und 171. Infanterie Division wobei Bom-benangriff auf Kokerei – Zeebrugge mit 10 Bomber mit starkem Jagdschutz.

Gereinigungsanlage zerstört und starker Gebäudeschaden.

De Britse en Duitse vliegtuigverliezen.

- o Mitchell B-25C Mk.II (FL204) van No.98 squadron werd als eerste door Fw. Kurt Niedereichholz van Stab II./JG 1 onderschept en neergeschoten. Vanaf een grotere hoogte en met de zon in de rug voerde hij zijn aanval uit waarbij zijn salvo's de motoren troffen die meteen begonnen te roken. Omdat hij vrijwel direct daarna in gevecht raakte met twee Spitfires kon hij de Mitchell niet meer volgen. Fw. Niedereichholz brak het gevecht af, dook naar de grond en keerde in scheervlucht terug naar Woensdrecht alwaar hij om 19.34 landde.¹
 De B-25 sloeg om 18.45 uur in de wijk Kampel bij Maldegem tegen de grond. Eén van de bemanningsleden had nog getracht zich met zijn parachute te redden maar deze had zich niet meer kunnen ontplooien.
 De vier omgekomenen werden op de gemeentelijke begraafplaats van Maldegem ter aarde besteld.

Flt.Sgt. Jack Grindley	†
Sgt. Harold John Webb	†
Sgt. Stanley George Coleman	†
Sgt. Edward John Sayer	†

- o Mitchell B-25C Mk.II (FL167) was reeds door de jageraanvallen zwaar beschadigd en werd – tijdens het overvliegen van de kust – opnieuw getroffen door de daar opgestelde zware afweer.

De piloot slaagde er desalniettemin in om op Manston een noodlanding uit te voeren waarbij de machine evenwel verloren ging. De bemanning bleef echter ongedeerd!

Flg.Off. W.B.Fee	safe
Flg.Off. L.A.T. Moss	safe
Flt.Sgt. R.H. Budden	safe
Flt.Sgt. K.L. Cudlipp	safe

- Spitfire Mk.Vb (BL302) van No.167 squadron – basis Westhamptnett Sussex – werd om 18.45 uur door Lt. Heinz Tröger² van 4./JG 1 neergeschoten.
Het toestel stortte neer in de wijk Zandvleuge nabij Eeklo.
Flg.Off. Michael Donaldson †
Zijn stoffelijk overschot werd op de gemeentelijke begraafplaats van Eeklo ter aarde besteld.
- Spitfire Mk.Vb (BM379) van No.167 squadron stortte om 18.59 uur ten zuiden van Domburg in de Noordzee.
Flg.Off. (res.2Lt) Conrad Theodor de Iongh³ †
Verschillende bronnen maken melding van de mogelijkheid van een verwisseling van bovenstaande locaties hetgeen niet valt uit te sluiten.Deze overwinning werd overigens toegekend aan Ofw. Hans Ehlers.⁴
- Fw 190A-4 (Wnr.7029) van 4./JG 1 stortte om 18.50 uur neer op anderhalve kilometer ten oosten van Stuyvekenskerke. De piloot werd langs achter aangevallen en getroffen in de brandstoftanks en de motor.
Uffz. Günther Rost †
Met tweede en derde graads brandwonden slaagde hij er desalniettemin in om zijn machine tijdig te verlaten. Hij landde vlakbij de brandende resten van zijn vliegtuig waarna hij werd overgebracht naar het Lazarett van de 18. Luftwaffe Felddivision te Ieper.
- Fw 190A-4 (Wnr.6571) van 5./JG 1 werd omstreeks hetzelfde tijdstip door een viertal Spitfires neergeschoten waarna de machine bij Bassevelde neerstortte en op de grond explodeerde.
Uffz. George Pissarski †
Hij werd te Deinze ter aarde besteld.
- Fw 190A-5 (Wnr. 7345) van 6./JG 1 voerde op circa 3 kilometer ten noordoosten van Hulst een noodlanding uit waarna de machine als verloren kon worden beschouwd.
Olt Harry Koch⁵ (Staffelkapitän 6./JG 1) †
Hij had te maken gekregen met een explosie in of van een 20 mm kanon in zijn vliegtuig.
De resten van zijn machine werden tot aan de berging bewaakt door soldaten van 4./Rgt.Klüver – een grensbewakingseenheid.

¹ Door een merkwaardige speling van het lot zou Fw. Niedereichholz ruim anderhalf jaar later – tijdens operatie Bodenplatte op 1 januari 1945 – bij de aanval op St.Denijs-Westrem (bij Gent) om het leven komen.

² Lt. Hans Tröger kon slechts korte tijd van zijn nieuwe overwinning nagenieten! Een week later – op 17 juni – zou hij bij IJzendijke sneuvelen.

³ Flg.Off. de Iong werd te Semarang – Nederlands Oost Indië – geboren en was dus van Nederlandse afkomst.

⁴ Ofw. Hans Ehlers kon zijn lot weer wat langer ontlopen. Eerst op 27 december 1944 zou hij alsnog in de luchtsrijd het leven laten!

⁵ Olt.Harry Koch kwam op 22 december 1943 tijdens luchtgevechten nabij Badbergen om het leven.