

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 554

Fw-190 0568

05-04-1943

Middelburg



05 april 1943

Ramrod 52 – Negen Spitfire squadrons van Fighter Command werden ingezet om een aanvalsmacht van 104 viermotorige bommenwerpers van Eighth Air Force te escorteren. In totaal werden 79 B-17's (20 van 91 BG, 21 van 303 BG, 18 van 305 BG en 20 van 306 BG) en 25 B-24 Liberators (14 van 44 BG en 11 van 93 BG) ingezet om met een gezamenlijke bomlading van 383 x 1000 lbs GP's en 216 x 500 lbs GP's Mission No.50 uit te voeren! Een aanval op Frontreparaturbetrieb GL Erlawerk VII nabij Mortsel-Antwerpen, kortweg Erla genoemd.

Hier werden Messerschmitt's gerepareerd en gereviseerd en het bedrijf draaide, tot grote ergernis van de geallieerden, op volle toeren en derhalve lag het in het voornemen om deze activiteiten na vandaag voor eens en voor al stop te zetten.

Na het uitvoeren van enkele afleidingsmanoeuvres moesten de Bomb Groups elkaar boven North Foreland ontmoeten om vervolgens in rechte lijn ter hoogte van Oostende de kust te passeren en op Gent aan te vliegen. Ten zuiden van deze stad zou de formatie dan een bocht naar het noorden maken waarna om 15.28 – nabij Lokeren – de koers voor de laatste keer zou worden gewijzigd om de Bomb Run in te zetten. Er zou dan direct op het doel worden aangevlogen dat om 15.32 uur gebombardeerd zou worden.

De B-17's van 306 BG zouden de formatie leiden en zij werden achtereenvolgens gevolgd door de B-17's van 91 BG, 303 BG en 305 BG.

Hekkesluiters werden de B-24's van 44 BG en 93 BG.

Zo zou het echter niet verlopen! Na het uitvoeren van de inleidende manoeuvres bleken de Liberators enkele minuten op het schema achter te liggen, mede ook vanwege interventie door van Fw 190's van I./JG 2.

Omdat de B-17 formaties reeds richting Antwerpen vlogen werd het geheel als het ware in twee gesplitst waardoor de bommenwerpers moeilijker te beschermen waren.

Bovendien was de Luftwaffe - door het uitvoeren van de schijnmanoeuvres - al op de hoogte van het feit dat er wat stond te gebeuren en wist men blijkbaar erg snel waar de raid heenging. Reeds om 14.44 uur startten de Fw 190's van II./JG 26 vanaf Vitry, even later gevolgd door de Fw 190's van III./JG 26 vanaf Wevelgem.

De eerste luchtgevechten.

De Luftwaffe concentreerde al haar krachten in het Vlaamse luchtruim waarna een afwachtende houding werd aangenomen in de wetenschap dat de Spitfires elk moment zouden moeten afbreken. Vanaf dat moment zou men de Amerikaanse formatie rechtstreeks kunnen aanvallen!

Het contact tussen de Spitfires en de Fw 190's bleef aldus beperkt tot schermutselingen.

Slechts de Kenley Wing, bestaande uit Nos. 403 en 416 squadron, bracht het tot een treffen waarbij een aantal machines als damaged werden geclaimd maar ter hoogte van Sas van Gent braken de Spitfires, zoals in het vluchtplan was voorzien, het escorte af vanwege het bereiken van de uiterste limiet die aan de actie-radius kon worden gesteld. Hierop hadden de Fw piloten gewacht! Het was 15.35 uur.

De aanvallen van JG 2, JG 26 en tenslotte JG 1

In de buurt van Gent begonnen de eerste aanvallen door II./- en III./JG 26 alsmede I./JG 2 die op het gehele traject tot aan Antwerpen geen moment van respijt gaven en waardoor het

verband in de Amerikaanse formatie scheuren begon te vertonen. Op de terugweg – de route liep over Woensdrecht en de monding van de Oosterschelde - werden de Amerikanen beschermd door Nos.331 en 332 (Norwegian) squadron.

Het hoeft nauwelijks betoog dat zij in aanraking kwamen met de tien Fw 190's van II./JG 1, die na het alarm van 15.14 uur nog tijdig in de lucht en in positie wisten te komen.

Ofw.Eberhard en Uffz. Stellfeld – beiden van 5./JG 1 - claimden elk een B-17 te hebben neergeschoten en ook Hptm.Wickop claimde een machine als waarschijnlijk te hebben neergehaald enkel en alleen omdat hij het neerstorten niet had kunnen waarnemen omdat ook zijn Fw 190 zwaar was getroffen.

War Diary No. 331 (Norwegian) squadron

--/-- Twelve aircraft, led by Major H. Maehre, took off at 14.55 hours together with No.332, to take part in Ramrod 52. They were to be withdrawal cover to last box of bombers (Liberators) that were bombing the Ford Motor works at Antwerp. We rendez-voused with them over Goes/ Tholen on the Island of Zuid-Beveland at 15.40 hours at 28.000 feet.

On the way back, about 30 miles west of Haamstede, enemy aircraft started to attack the bombers and our Yellow Section turned head on to drive them off, Yellow 3 firing at long range, but makes no claim. The enemy did not press their attack home, and we escorted the bombers back as far as a point ten miles east of Bradwell.

No.332 were also engaged, being attacked from two directions at the same time.

Unfortunately Sgt. Larsen of No.332 is missing and is believed to have gone in the sea.

All No.331 returned safely at 16.50 hours.

War Diary No. 332 (Norwegian) squadron

--/-- A briefing was held just after noon in connection with Ramrod 52 in which the North Weald Wing was to act as second withdrawal cover to 80 Fortresses and Liberators from Antwerp.

At 15.00 hours, 11 aircraft of this squadron, led by Major F. Thorsager, took off from North Weald together with No.331 squadron and Wg.Cdr. F.G.Johnson was leading the Wing.

The Wing climbed from base to 25.000 feet and rendez-vous was made in the Goes-Tholen area at 15.42 hours. Just as the Wing was going to take up position with the last box of Fortresses, a box of Liberators was seen a mile behind at about 24.000 feet.

As the Wing approached the Liberators, a single enemy aircraft was seen approaching but on sighting our fighters, this aircraft climbed rapidly away and another enemy aircraft, seen to attack alone, was shot down by the Liberators.

The Wing now took up position, this squadron in front of the bombers with Yellow and Blue sections slightly above Red section, and No.331 squadron above the bombers at 28.000 feet.

Course was now followed as planned and when about 30 miles NNW of Haamstede, 50 + enemy aircraft were reported to approach from the Dunkirk – Ostend area. Just after this message had been received, five enemy aircraft came in from 10 o'clock to attack the bombers and a further number of enemy aircraft came in from opposite beam and this squadron turned to meet them.

In the following combats, Yellow 3 (2Lt. B.Raeder) followed an Fw 190 down to sea level and after giving it several bursts from astern, saw it go straight into the sea. Blue 4 (Sgt. K.Herfjord) followed another Fw 190 down to 6.000 feet and saw this one also

crash into the sea. The pilot did not bail out. Blue 1 (2Lt. E.Westly) attacked what he thought to be an Me 109 but later considered to be an Fw 190. After observing strikes all over the fuselage of the enemy aircraft, Blue 1 saw this plane go down vertically into the sea, taking no evasive action.

Blue 1 followed enemy aircraft down but when at 10.000 feet, he pulled out having been warned of another Fw 190 on his tail. He lost sight of the e/a for 2 to 3 seconds and then saw a huge splash in the sea at the exact point to which the enemy aircraft had been falling.

Yellow 4 (Sgt. F.Bakke) reports that he saw a splash in the sea some 3 seconds after he heard the warning being given to 2Lt. Westley. This splash was in the very same area that Blue section had their combats. Sgt. Bakke reports that he also saw another aircraft going down in flames and finally crash in the sea and this would appear to be Sgt. S.Larsen of this squadron who did not return, and this agrees with the report of Sgt. Herfjord, who saw a Spitfire spin into the sea.

Sgt. Bakke saw no other aircraft following either of the two aircraft crashing into the sea and it is, therefore, unlikely that either of these splashes relate to the e/a destroyed by 2Lt. Raeder and Sgt. Herfjord. Following these engagements, the Wing escorted the bombers to a point 10 miles east of Bradwell without further incident.

Two of our aircraft landed at Martlesham for refuelling and three at Bradwell and all five returned to North Weald later.

Combat Report 2Lt. B. Raeder

I was flying as Yellow 3 on port side of the bombers when six Fw 190's approached from 9 o'clock, 2.000 feet below. Letting the first pass, I dived down and fired a two second burst at 400 yards from line astern at one of the last in the formation. His hood went off and he broke away and dived for the sea.

I fired several bursts on the way down closing to 150 yards and saw two explosions on both sides of the cockpit. Overshooting him in the, I flew abreast of him to see him go into the sea. He, however, pulled up at sea level and his prop was just ticking over. Giving him a final burst from astern, he splashed into the water.

I returned and landed to refuel at Martlesham without further incident.

Combat Report Sgt. K. Herfjord

I was flying as Blue 4 when we formed over the second box of bombers as they came out over Zuid-Beveland. When 20 – 30 miles out from Haamstede, we were intercepted by 50 + Fw 190's and Me 109's, which operated in sections of 4 and 8 aircraft. The first section of enemy aircraft made a diving attack on the port side of the bombers, so Blue Section dived to intercept.

As Blue 3 positioned for attack a further 3 – 5 enemy aircraft appeared on his tail so I went for a single Fw 190, separated from its section. I positioned myself behind the Fw 190, which was firing on Blue 3's tail and opened fire with a two second burst at 200 yards and he flicked over to port enabling me to fire another short burst causing him to make a steep dive from 18.000 feet.

I thought he would pull out from his dive so I followed him down to about 6.000 feet when I saw him go straight into the sea and the pilot didn't bale out.

As I pulled out I saw a Spitfire spinning into the sea about 8.000 – 10.000 yards (?) on my port side. I was unable to see the markings on this aircraft and although I orbited the spot for 5 minutes, no parachute or trace of the pilot was seen.

I set course for base flying on the deck and landed at Bradwell at 16.45 hours to refuel.

Combat Report 2Lt. E. Westly

I was flying as Blue 1 when the bombers were being attacked by about 8 - 10 enemy aircraft from 9 o'clock. I started to dive to intercept but saw two break away and climb, so I went for the nearest one which was making violent evasive action through no reason at all as there were no other aircraft near him.

In doing this he came head on at me and then turned 180 degrees still taking evasive action, so I closed in very rapidly and opened fire at 450 yards and saw strikes all over his fuselage. He dived down so I allowed by doing a roll and fired another burst from 350 - 400 yards while he was still taking evasive action. After this burst he stopped his evasive tactics and continued vertically down towards the sea. At this time a call came over the R/T : "Lone Spitfire, 10.000 feet break as Fw 190 on your tail".

I broke to starboard and seeing nothing on my tail, I continued down in the direction of the Fw 190 and I saw a big splash in the water although I had lost sight of him for 2 to 3 seconds. I was at 8.000 - 10.000 feet when I saw the splash. I then climbed back to the bombers and tried to reform Blue Section when my engine stopped.

I gave a Mayday, but my jettison tank had not dropped so I changed over to it and my engine picked up again giving me sufficient time to land at Martlesham at 16.45 hours. I cancelled my Mayday call when I knew that I could reach the coast.

Combat Report Sgt. F. Bakke

I was flying as Yellow 4 when 6 - 8 enemy aircraft attacked the bombers and Yellow Section dived down to intercept these aircraft and I saw Yellow 3 (2Lt. B. Raeder) firing from a good position at an Fw 190.

I broke to starboard just after this attack because another group of ten enemy aircraft came into attack from 6 o'clock. I climbed from below them and made a stall turn, bringing me in position on the last of these enemy aircraft. I fired a short burst from 200 yards allowing two rings deflection but had to break away to port without seeing what happened to the enemy aircraft as I was attacked from astern.

As I turned to port, I saw a splash in the sea and another aircraft going down in flames. The latter crashed approximately 2 - 3 seconds after Blue 3 had called over the radio "Spitfire look out for Fw 190 on your tail". This flamer crashed into the sea some distance nearer the English coast than the first splash.

I continued turning and saw an aircraft diving down towards the Belgian coast with black smoke pouring from it and this may have been the one I attacked as it was in the same area. The two splashes which I report as seeing were in the same area where Blue Section had their combats.

War Diary No. 453 (RAAF) squadron

--/-- Time up/ down 14.50 and 16.35 hours

Ten aircraft took up and flew to Westkapelle where we orbited at 26.000 feet to await bombers. On coming out we joined up and came out Westhoofd.

When ten miles out the squadron was warned of 50 plus enemy aircraft at 31.000 feet coming north-east from Ostend so squadron climbed to 35.000 feet and then went down again to 23.000 feet in front of bombers, accompanying them to five miles off the Haze without incident.

De resultaten van het bombardement

Velen beschouwen het bombardement als een complete mislukking vanwege de 936 doden - waarvan 209 kinderen - en 1342 gewonden onder de burgerbevolking.

Als we echter de schade in militair opzicht bekijken kunnen we vaststellen dat een aantal explosieven op Erla VII zijn neergekomen waardoor een Bf 109G-4 (Wnr 14992) van 12./JG 2 – die een revisie onderging – verloren ging. Tevens werden een groot aantal onderdelen waaronder een zestigtal Bf 109 rompen vernietigd en kwamen 133 personeelsleden om het leven en liepen nog eens 96 verwondingen op!

Duitse claims!

De Luftwaffe claimde 7 B-17's, 2 Ventura's en 8 Spitfires te hebben neergeschoten. De Flak verhoogde dat aantal tot 22 met aanspraken op nog eens 4 B-17's en 1 Ventura!
In werkelijkheid keerden vier B-17's en één Spitfire niet op hun basis terug en werden dertien B-17's in meer of mindere mate beschadigd.

Flakkommandeur Vlissingen

- 1240 Südbatterie hat Flakalarm gegeben! Motorengeräusche in Richtung 7 wahrnehmbar.
- 1241 **Westbatterie und Scheinwerfer 8 melden 4 Fw 190 in Richtung 7-8.**
- 1245 Kriegswache Ruhe! Die Motorengeräusche sind nach Richtung 9 ausgewandert.
- 1438 Laut Flakgruppe Rotterdam stehen 25 feindliche Luftziele in Richtung 10 Entfernung 60 km.
- 1513 Kriegswache Achtung! Laut Fluko Gent mehrere feindliche Anflüge aus Richtung 8.
- 1515 Gerät Luchs hat ca. 10 Ziele aufgefaßt.
- 1518 Flak – und Fliegeralarm! Fluko Gent meldet 47 Maschinen aus Richtung 6-9 in breiter Front im Anflug, Zielhöhe 6200 m.
- 1523 Leitstand Bahnhof meldet 8 Maschinen und Kondensstreifen in Richtung 5, hoch.
- 1528 Scheinwerfer 10 meldet Motorengeräusche in Richtung 7 und Kondensstreifen.
- 1529 Südbatterie hat mehrere Ziele aufgefaßt deren Typ nicht auszumachen ist.
- 1533 Ziele sind nach Richtung 8 ausgeflogen. Luchs hat neue Ortungen.
- 1535 Leitstand Bahnhof meldet Motorengeräusche aus Richtung 12 näherkommend.
- 1538 **Nordbatterie hat in Richtung 12 6 Fw 190 erkannt mit Kurs nach Richtung 1.**
- 1542 Aus Antwerpen wird Abwurf von Brandplättchen gemeldet.
- 1545 Nordbatterie meldet Motorengeräusche in Richtung 12, hoch und weit und Leitstand Seedeich meldet etwa 50 zweimotorige Maschinen in Richtung 1 mit Kurs Richtung 10.
- 1553 Westbatterie und Scheinwerfer 1 melden ca.18 viermotorige Maschinen vom Typ Liberator in Richtung 12 im Abflug.
- 1558 Leitstand Seedeich meldet mehrere mehrmotorige Maschinen mit Kurs nach Richtung 9.
- 1600 Es handelt sich um zwei Verbände von 18 und 6 Maschinen im Anflug aus Richtung 9.
- 1602 Westkapelle meldet aus Richtung 12 einen Bomberverband mit Jagdschutz näherkommend.
- 1614 **Bei Veere ist ein Fw 190 notgelandet!**
- 1617 Laut Meldung von Domburg-Gerät Freya stehen die Ziele in Richtung 10 mit Kurs Rotterdam, Entfernung 40-50 km.
- 1618 Luchs meldet neuen Anflug aus Richtung 1.
- 1621 **Es handelt sich um 5 Fw 190 und 2 Me 109, die auf dem Flugplatz landen.**
- 1625 Entwarnung!
- 1627 Kriegswache Ruhe!
- 1948 Flakalarm! Erika meldet vier Spitfire in Richtung 9.
Vorsicht bei Feuereröffnung da eigene Jäger in der Luft.

Geallieerde en Duitse vliegtuig verliezen.

- B-17F 42-25431 van 306 BG werd als een der eerste getroffen door de salvo's van Hptm.Galland, commandeur van II./JG 26. De opdracht om de machine te verlaten werd tijdig gegeven zodat iedereen een kans van overleven kreeg.
De machine stortte vervolgens nabij Wilrijk neer.

1Lt. Clarence R. Fischer	escape
2Lt. James Crouch	pow
1Lt. Joseph E. Consolmagno	pow
2Lt. William A.Moses	pow
T/Sgt. Francis L. Eastham	pow
S/Sgt. Henry B.Compton	pow
S/Sgt. Walter R. Kuczynski	pow
S/Sgt. Norris R. Phifer	pow
S/Sgt. Lee Sanders	pow
S/Sgt. William C.Rhodes	pow

- De leidende B-17F van 306 BG - en daardoor van de gehele formatie, met aan boord de aanvalsleider Lt.Col.James W.Wilson en Brig.Gen. Frank A.Armstrong - doorstond op het relatief korte traject tot aan Antwerpen ± 25 jageraanvallen!
De zuurstofvoorziening en de hydraulische installaties werden stukgeschoten en de navigator – Capt. Robert J.Salitrnik – liep zware verwondingen op na in zijn been te zijn geraakt door tal van fragmenten van een exploderende 20 mm granaat. Ondanks zijn zware verwondingen gaf hij aanwijzingen voor een directe koers naar de thuisbasis alvorens het bewustzijn te verliezen.
De machine slaagde erin om naar haar basis in Groot-Brittannië terug te keren maar inmiddels mag duidelijk geworden zijn hoe verward de situatie in het leidende vliegtuig – kort voor het bombardement – geweest moet zijn.
Na de landing in Thurleigh verleende 1Lt. Samuel Simpson, de dokter van 423 squadron, de eerste hulp waarna hij via de ziekenboeg van de basis werd overgebracht naar een hospitaal in Diddington alwaar hij op 16 april overleed.
Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten naar Californië overgebracht.

- B-17F 42-24465 van 306 BG werd omstreeks het tijdstip van het bombardement getroffen door vuur van Flakabt.1./295 waardoor o.a. een motor buiten werking werd gesteld. Omdat de propeller niet in de vaanstand kon worden gezet moest de piloot zijn plaats in de formatie verlaten.
Het was aan Olt.Otto Stamberger van 4./JG 26 om de gehavende bommenwerper neer te schieten en daarmee zijn vijfde luchtoverwinning te behalen.
Omstreeks 15.35 uur gaf de commandant opdracht de machine te verlaten waarna het toestel crashte bij het gehucht Heikant nabij Kalmthout.
Drie bemanningsleden kwamen om het leven en zij werden op de Schoonselhof begraafplaats te Antwerpen ter aarde besteld. Na de oorlog werden hun stoffelijke resten overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz.

1Lt. Robert W. Seelos	pow
2Lt. William W.Saunders	pow

S/Sgt. Raymond E.Walls	pow
S/Sgt. Roland Magee ¹	pow/wia
2Lt. James E. Murray	†
T/Sgt. Stanley P.Stemkoski	†
T/Sgt. Fred A.Hampton	†
1Lt. Alexander Kramarinko	escaped – pow nabij Pyreneeën.
S/Sgt. William E.Baker	escaped – pow nabij Pyreneeën.
T/Sgt. William H.Keskey	escaped – pow te Bordeaux

- B-17F 42-29660 van 306 BG werd getroffen door het afweervuur van Flakabt. 2./594 waardoor de No.2 motor stuk werd geschoten, de linker vleugel zwaar beschadigd en de flight-controls buiten werking waren gesteld. Volgens een getuige werd de machine door een lichtspoorgranaat getroffen waarna verschillende zwenkingen plaatsvonden. De machine draaide naar links en verdween achter een dikke rookwolk, die vanuit de Erla Werke opsteeg en er werden drie of vier parachutes gezien waarvan er een brandde!

Ofw. Adolf Glunz van 4./JG 26 claimde eveneens een aandeel in het neerhalen van deze machine, die hij ten noorden van de Scheldemonding zag neerstorten.

Deze claim – het had nr.32 moeten worden – werd hem echter niet toegekend.

De commandant van deze B-17 had inmiddels opdracht gegeven de machine te verlaten waarna het toestel op 4 kilometer ten noordwesten van Zandvliet aan de Koeikreek – op 50 meter afstand van de Nederlandse grens – neerstortte. Twee bemanningsleden kwamen om het leven en zij werden op de Schoonselhof begraafplaats te Antwerpen ter aarde besteld.

Na de oorlog werden hun stoffelijke resten overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz.

1Lt. Kelly G. Ross ²	pow/wia
2Lt. George L.Lewis	pow
2Lt. Sidney S. Miller	pow
S/Sgt. Earl Benson	pow
T/Sgt. William A.Hovekamp	pow
T/Sgt. Douglas Bowles ³	pow/wia
S/Sgt. Clyde Smith	pow
T/Sgt. Arnold E. Hyman	†
S/Sgt. Arthur Bird	†

- B-17F 42-5072 van wederom 306 BG werd ten noorden van Antwerpen onderschept door naar alle waarschijnlijkheid Hptm.Josef Priller – Kommodore JG 26. De twee waist-gunners werden door het vuur gedood waarna, momenten later, de machine haar leidende positie in No.367 squadron moest opgeven. In eerste instantie werd nog gedacht om te trachten het Kanaal te bereiken om aansluitend in het water van de Noordzee een ditching uit te voeren maar deze gedachte moest al vrij gauw weer worden opgegeven. Nadat de commandant opdracht gaf – de machine raakte in een spin – het toestel te verlaten stortte het tussen Halsteren en Dinteloord neer. De parachute van Lt. Parker

¹ Hij werd door Flaksplinters in één van zijn ogen getroffen.

² Hij had verwondingen aan de rechterkant van zijn gezicht en schouder opgelopen. In het ziekenhuis verwijderde fragmenten wezen in de richting van 12,7 mm munitie!

³ Hij werd door splinters van Flak of door boordwapens laag in de rug getroffen, waardoor rugwervels werden beschadigd en opname in een Antwerps ziekenhuis noodzakelijk was.

- Fw 190A-4 (Wnr 5552) van 5./JG 1 landde met gevechtsschade aan het landingsgestel op vliegbasis Woensdrecht (20%). Hptm.Dietrich Wickop – de Staffelkapitän – bleef ongedeerd.
- Fw 190A-4 (Wnr 0568) van II./JG 1 voerde ten westen van Veere een noodlanding uit en met 80% schade moest deze machine als onherstelbaar worden afgeschreven. De piloot bleef ongedeerd.

¹ Ten tijde van zijn dood had hij 102 luchtoverwinningen op zijn naam gebracht en 642 missies uitgevoerd.