

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 103

Blenheim V6318

23-04-1941

Noordzee



23 april 1941

Een drukke dag voor de Blenheims van No.2 Group! 31 Blenheims – aangevuld met 6 Hampdens van No.61 squadron (Bomber Command) – stegen op om shipping sweeps langs de bezette kustgebieden uit te voeren met het accent op de Belgische en Nederlandse vaarwegen. Zes Blenheims van No.105 squadron vlogen naar Beat 10 (de aanduiding van de Scheldemonding), vijf andere toestellen van No.105 naar Beat 9 en acht van No.139 squadron waren bestemd voor de Wadden gebieden en tot slot verdeelden zeven Blenheims van No.18 squadron hun aandacht over Beats 9 en 10.

Ter hoogte van Domburg werd een Duits konvooi verkend, bestaande uit de tanker **Karabisches Meer** met een escorte dat werd gevormd door schepen van het 14. en 32. Minensuchflottille. In de daaropvolgende strike werd succes geboekt maar werden eveneens verliezen geleden.

Operations Record Book HQ No. 2 Group

--/-- Scheldt and Rotterdam estuary

Four Hampdens of No.61 squadron (Watton) took off at 12.30 and last landed at 14.54 hours.

One aircraft on Scheldt estuary abandoned owing to lack of cloud cover and the second aircraft for the same target attempted to bomb a factory believed to be at Hulst but bombs hung up.

The two aircraft sent to attack Rotterdam estuary abandoned task due to lack of cloud cover.

--/-- Beat 10

Six aircraft of No.105 squadron (Swanton Morley) took off at 10.55 and last landed at 13.12 hours. One aircraft attacked a 5.000 ton merchant vessel in convoy, one burst seen as a very near miss on port side. This aircraft also observed another Blenheim with port engine on fire, probably due to Flak. The aircraft flew for a short time at 100 feet before hitting the water and was last seen as a red sheet of flame on water. This aircraft was attacking the same target and formed on first aircraft on run in to bomb. Another aircraft bombed a 3.000 – 5.000 ton coastal vessel in the Rotterdam Canal but results were unobserved as the aircraft entered cloud. One crew attacked a 2.000 ton merchant vessel in convoy and one burst was seen right against the stern and it was also machine gunned during the attack. Another crew attacked a 1.000 ton merchant vessel in convoy, but aircraft was taking avoiding action and could not observe results. The last aircraft did not find any shipping to attack so attempted Fringe penetration which was abandoned owing to lack of cloud cover.

--/-- Beat 9

Five aircraft of No.105 squadron (Swanton Morley) took off at 10.56 and last landed at 13.06 hours. One aircraft attacked two merchant vessels and the bombs fell 40 yards to the right on the first target and 40 yards short on the second. Another aircraft attacked an 8.000 ton merchant vessel in convoy (whereby) three direct hits were obtained and black smoke and volumes of white steam were seen coming from the ship.

Two aircraft abandoned task owing to severe icing causing turret failure in one of them and the last one failed to find any shipping at all.

--/-- Parts of Beat 9 and 10

Seven aircraft of No.18 squadron (Horsham St. Faith) took off at 14.50 and last landed at 16.52 hours. Two aircraft attacked a patrol vessel of about 750 tons but no results were observed.

Two other aircraft attacked a cargo vessel of ± 1.500 tons and one of these aircraft observed last two splashes of bombs to overshoot port bow by about 60 feet.

One aircraft abandoned Beat owing to equipment failure and two aircraft abandoned owing to lack of cloud cover.

Operations Record Book HQ Fighter Command

--/-- Six Spitfires Mk.II of No.64 squadron left Hornchurch at 14.55 hours and patrolled the French coast at 2.000 feet from Gravelines to Ostend. Two E-Boats off Gravelines were attacked but no results were observed and all our aircraft returned to base by 16.15 hours without having seen anything else of interest.

--/-- At 16.55 hours 4 Spitfires Mk.II also of No.64 squadron, took off from Hornchurch on an offensive patrol directed against the calais – Dunkirk area. Owing to unfavourable weather conditions over the Channel they returned almost immediately.

No.105 squadron at war 1940-1941

--/-- (extract from Stuart R.Scott)

Meanwhile in Beat 10 off the mouth of the Scheldt, five crews (less their leader Sqn.Ldr. Dunlevie, who had returned to base because of insufficient cloud cover in the area) were stooging along like five hounds sniffing out their seaborne quarry. But they didn't have to hunt for long, as soon 10.000 ton, 5.000 ton and 2.000 ton vessels were sighted and attacked.

The only vessel to be hit was the 2000 tonner, which suffered one burst against the stern! Plt.Off. Needham and Sgt. Scott then retired to base, while Sgt. Piers was busy dropping four bombs on a coastal boat and this boat – a 300/500 tonner – was left to an unobserved fate.

However Blenheim V6318 was observed by Sgt. Bruce – the pilot of R 3838 – to catch fire and crash in the sea off Domburg having absorbed fire from minesweeper **M 1404**. The crew – Sgt. A.H.Lister (Pilot), Sgt. W.T.Heaney (Observer) and Sgt. K.W.Porter (Wop/AG) were sadly missed.

Anti shipping operations were beginning to cost dearly.

Het verlies van een Blenheim van No.105 squadron.

- o Blenheim Mk.IV (V6318) van No.105 squadron – gestart van Swanton Morley (Norfolk) – werd om 12.52 uur door Flak van M1404 ter hoogte van Domburg neergeschoten waarna het toestel in de Noordzee stortte.

De gehele bemanning kwam hierbij om het leven.

Sgt. Alan Henderson Lister †

Zijn stoffelijk overschot spoelde op 29 mei 1941 aan nabij Westkapelle waarna hij de volgende dag (30 mei) op de Noorder begraafplaats ter aarde werd besteld.

Sgt. Kenneth William Porter †

Zijn stoffelijk overschot spoelde aan nabij Wenduine waarna hij op de gemeentelijke begraafplaats van Wenduine werd begraven.

Sgt. William Thomas Heaney mia

Runnymede Memorial Panel 45

Marine Flak Abteilung 703

- 0640 Ein unbekanntes Flugzeug in Richtung 11/3 mit Kurs SO wird als Do 17 erkannt. Das Flugzeug fliegt über 8 nach 5 ab.
- 1151 Flugzeuggeräusche in Richtung 6 bis 8 werden als mehrere He 111 erkannt.
- 1254 Eine Blenheim in Richtung 9/2 und in der Nähe ein zweites Flugzeug! **Ein Minensuchboot wird 5 km nordwestlich Domburg von der Blenheim mit eine Sprengbombe und mit Bordwaffen angegriffen wobei 7 Tote und 12 Verletzte an Bord des Schiffes.**
Gegenabwehr ohne erkennbaren Erfolg!
- 1411 Eine Blenheim über Westkapelle.
- 1443 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 6 kreisen über den Wolken und verschwinden.
- 1454 Alarmbereitschaft I
- /-- Nachts keine Flugtätigkeit.

Marine Artillerie Abteilung 202

- 1254 Die 4./- meldet : Ein feindliches Flugzeug flog nur wenige Meter über dem Wasser aus 45° nach 240° und warf auf einlaufende Fahrzeuge eine Bombe ab.
Die Maschine wurde von der 4./- mit 68 Schuß 2 cm Oerlikon beschossen.
Ein zweites Flugzeug ist mit Stichflamme in 280° in See abgestürzt.
- 1400 Über der Absturzstelle kreiste eine Wellington.
Das Flugzeug wurde mit 169 Schuß 2 cm Oerlikon beschossen.
- 1411 (bis 1454) Flakalarm der 1./-
- 1700 (bis 1745) Flakalarm der 4./-

Hafenkommandantur Vlissingen

- 1430 Minensuchboote **1401, 1404** und **1205** eingelaufen. M-Boot **1404** lief mit 6 Toten und 11 Verletzten ein.

KTB 32. Minensuchflottille

- 1248 Bei Oostgatheultonne.
Zwei Blenheim greifen Geleitzug (**Karabisches Meer** und drei Geleitfahrzeuge) an, daß 1½ Seemeile von Gruppe entfernt mit Kurs auf Oostgatheultonne steht.
Anflug aus Richtung --??—mit Kurs NO in einer Höhe von 30 bis 50 Meter.
Bombenabwurf konnte von der Gruppe nicht beobachtet werden! Ein Flugzeug wurde durch Geleitzug abgeschossen! Das zweite Flugzeug dreht ab, geht in die Wolken und fliegt erneut Geleitzug aus Nord in 30 bis 50 Meter Höhe an. Es überfliegt Geleitzug und passiert in 500 bis 800 m Abstand.
Das Flugzeug wird mit allen MG's der Gruppe beschossen wobei Treffer im Flugzeug beobachtet werden! Das Flugzeug erwidert Feuer mit Bordwaffen ohne Treffer auf den Booten zu erzielen und dreht dann nach West ab.

Gefechtsbericht 14. Minensuchflottille.(RM 69-118)

MS-Rotte **1401/1404** (Lt.zur See Hipp und Lt.zur See Frerks) und Tanker **Karabisches Meer**, bestimmt für Antwerpen, verlegen nach Hoek van Holland. MS-Rotte anschließend 09.30 Uhr ab Ansteuerungstonne Geleit für **Karabisches Meer** nach Vlissingen und MS-Rotte von dort 24/04 zurück nach Hoek van Holland – Rotterdam voraussichtlich ohne Geleitaufgabe.
Geleitnr. = 1081

M1205 anschließt an Geleit bei Hoek van Holland zunächst nach Vlissingen. Falls Tanker nicht sofort nach Antwerpen weitermarschiert, übernimmt MS-Rotte nachts auf Reede Vlissingen Sicherung.

0700 Uhr laufen **M1401** und **M1404** zur Aufgabe aus und um 09.30 Uhr wird Geleit **Karabisches Meer** bei Hoek Ansteuerungstonne übernommen und wo auch **M1205** zur Geleit kommt.

Ort : 1,1 Seemeilen von Oostgat - Heultonne

Das Geleit, bestehend aus **M1401**¹, **M1404**, **M1205** und Tanker **Karabisches Meer**, wird 12.52 Uhr von zwei englischen Bombern, Typ Blenheim, von Backbord achtern – sehr niedrig fliegend (ca. 30 Meter über Wasser) – angegriffen. ES wurde von **M1205** geschossen aber nicht erwidert! Daraufhin eröffnen die beiden achtern stehenden Boote (**M1205** und **M1404**) das Feuer. Die beiden Flugzeuge fliegen über **M1205** auf den Tanker und **M1404** zu.

Der MG C.30 Schütze des Bootes M1404, Mtr. Schuster, schießt unbeirrt durch den heftigen feindlichen Bordwaffenbeschuß das eine Flugzeug mit 18 Schuß ab!

Das Flugzeug stürzt brennend an der Steuerbordseite von M1404 ins Wasser.

Das MG C.30 macht dann Zielwechsel auf das zweite Flugzeug, daß zuerst in Steuerbord-Staffel des abgeschossenen Flugzeuges flog und dann auf **M1404** zudreht.

Da das Magazin des MG C.30 bis auf zwei Schuß leergeschossen ist, kann der zweite Angreifer nicht erfolgreich abgewehrt werden und dieser wirft vier Bomben.

Eine Bombe trifft die Back an BB-Seite von M1404 und detoniert unmittelbar beim Auftreffen zwischen Geschützpodest und Back. Durch diesen Bombentreffer und den Beschuß mit Bordwaffen sind von der Besatzung von **M1404** unmittelbar 6 Soldaten gefallen, 4 weitere Soldaten sind sehr schwer verletzt von denen einer bereits im Lazarett Vlissingen verstorben ist.

Ferner sind 7 Soldaten leichter verletzt! Durch den Bombentreffer fällt die ganze Bedienung des 7½ cm Geschützes aus.

Da durch die Bombentreffer auch die Nebelanlage unter dem Geschützdeck getroffen ist, wird Erkennung der Lage und Wirkung des Treffers durch die starke Nebelentwicklung erschwert.

Wegen scheinbarer Feuergefahr und um Abbrennen der Munition zu verhindern wird das Feuerlösch angeschlagen. Die Verletzten werden mit Bordmitteln verbunden.

Das Flugzeug dreht nach dem Bombenwurf nach Backbord ab und verschwindet in den Wolken.

Um 13.02 Uhr fliegt es das Geleit nochmals von achtern in gleicher Weise wie beim ersten Angriff an und wirft etwa 500 Meter vor **M1205** seine restlichen Bomben ab.

Dieser verfrühte Abwurf ist vermutlich auf Treffer im Flugzeug zurückzuführen!

Es überfliegt M1205 so niedrig , daß es den Kmdt.Wimpel abreißt und greift dann M1401 mit Bordwaffen ohne Erfolg an! Die Abwehr auf M1401 wird in günstiger Schußentfernung dadurch behindert, daß bei dem einzigen MG C.30 eine Störung (dopp. Patronenzufuhr) eintritt.

Nach Beseitigung der Störung wird weiter geschossen. Inzwischen ist die Entfernung aber größer geworden und das Flugzeug verschwindet nach Westen in den Wolken.

Um 13.05 Uhr erscheinen zwei deutsche Jäger!

M1404 meldet, daß bei dem Bombentreffer ein Mann über Bord gegangen ist.

¹ M 1404 was de voormalige in 1936 gebouwde logger **Jupiter** (267 brt). Het vaartuig werd op 11 augustus 1944 – tijdens de ontruiming van Nantes – door de Kriegsmarine tot zinken gebracht.

M1205 wird zurück geschickt und rettet den, durch den Bombentreffer schwer verletzten und über Bord geschleuderten Seekadetten Becker.

M1404 läuft mit Höchsthfahrt nach Vlissingen voraus um ärztliche Hilfe in Anspruch zu nehmen. Der Tanker **Karabisches Meer** wird von **M1401** weitergeleitet.

Um 14.07 Uhr macht **M1404** in Vlissingen fest. Ärztliche Hilfe ist zur Stelle und die Verletzten werden in das Lazarett Vlissingen eingeliefert.

Um 14.20 Uhr wird **Karabisches Meer** auf Vlissingen Reede nach Antwerpen entlassen und um 14.35 Uhr macht **M1401** in Vlissingen fest. Kurz darauf läuft **M1205** ein.

Das Flugzeug ist eindeutig von M1404 abgeschossen worden und es wird um Anerkennung des Abschusses für das Boot gebeten.

Am 24/04 um 10.00 Uhr **M1401** mit **M1404** zur Fahrt durch Binnenwasserstraßen Vlissingen ausgelaufen und um 20.45 Uhr in Dordrecht festgemacht.

M1404 war bis 01/06 außer Kriegsbereitschaft!

Erfahrungen.

Die Angriffe der englischen Flugzeuge wurden mit Tollkühnheit ausgeführt.

Bei dieser Art Angriffstaktik ist die Bewaffnung der Boote vollständig unzureichend. Die 7½ cm Geschütze haben wiederum ihre Wertlosigkeit bei den schnell ablaufenden Tiefangriffen bewiesen.

Mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit wäre auch das zweite Flugzeug abgeschossen worden, wenn die Boote das zweite MG C.30 hätten, um deren Beschaffung sich die Flottille seit Monaten ohne Erfolg bemüht.

Angesichts der Tatsache, daß außer den eigenen Waffenfabriken und den erbeuteten Waffen die Waffenfabriken von fast ganz Europa uns zur Verfügung stehen, erscheint es unverständlich und wirkt deprimierend, daß für eine im Einsatz stehende Flottille nicht nur ein paar MG C.30 oder ähnliche Maschinenwaffen zur Verfügung gestellt werden können, die zur Erhöhung der Kampfkraft der Flottille unbedingt erforderlich sind.

Das Verhalten der Besatzung des Bootes **M1404** nach dem schweren Bombentreffer war hervorragend. Durch Kaltblütigkeit und Umsicht zeichneten sich außer dem genannten Mtr. Schuster, der Stbs.Ob.Masch. Reppmann, Btsm. Karl und Mtr.Ob.Gefr. Ratzburg aus.

Die sehr schwer verletzten Btsmt. Meyer und Seekadett Becker trugen – ebenso die andern teils schwer, teils leicht Verletzten – ihre Verletzung mit beispielhafter soldatischer Haltung.

De schade aan M 1404 nader bekeken.

Das Boot fuhr mit **M1205** unter Führung von **M1401** Geleit für den Tankdampfer **Karabisches Meer**.

Bei dem Angriff erhielt das Boot einen Bombentreffer und Beschuß von 2 cm Geschütz und MG. Der Bombentreffer erfolgte auf B.B.Spant 75. Ein 2 cm Geschöß, von B.B. kommend zwischen Spant 63 und 64 auf St.B. etwa 1,25 m über dem Mittelkiel durchschlug die Außenhaut.

Ein gleiches Geschöß durchschlug zwischen Spant 69 und 70 an B.B. etwa 1,5 m oberhalb der Wasserlinie von St.B. kommend die Außenhaut.

Des weiteren wurde das Schanzkleid, Geschützunterbau, Vordermast, Niedergangsaufbauten, Windschächte und das Oberdeck durch Bombensplitter, 2 cm Geschosse und MG-Geschosse durchschlagen, durchschossen bzw. angeschlagen.

Die Haupt – und Hilfsmaschinenanlage blieb vollkommen betriebsklar.

Anlageteile des Maschinenabschnittes wurden beschädigt:

- Vordere Nebelanlage. Die Nebelkanne wurde etwa in halber Höhe durchschlagen und die auslaufende Nebelsäure (die Kanne war voll) bewirkte, daß Brand im Vorschiff angenommen wurde.
Der entwickelte Nebel hielt sich unter dem Geschützpodest und wurde von dem Wind B.B. querab über das Vorschiff getrieben. Weiter wurde die Armatur der zugehörigen Luftflasche zerstört, die Luftflasche selbst nur angeschlagen.
- Feuerlöschleitung. Dieselbe wurde vom Austritt aus dem Niedergangsaufbau des vorderen Wohndecks vollkommen abgerissen und die weiter an Oberdeck verlaufende Leitung mit Feuerlöschstutzen und Ventil sowie Flutventil und Leitung für die unter dem Geschützpodest befindlichen Muni-kasten mehrfach zerstört.
Da anfänglich Brand im Vorschiff angenommen, die Spülpumpe in Betrieb gesetzt zum Unter-drucksetzen der Feuerlöschleitung, am achteren Feuerlöschanschluß der Feuerlöschschlauch mit 2 Schlauchlängen angeschlagen wurde, bemerkte man, daß kein Druck auf den Feuerlöschschlauch kam und das Wasser vom Vorschiff über das Oberdeck gelaufen kam. Es mußte zerstörte Feuerlöschleitung angenommen werden.
Nach Ablöschen bzw. Spülen mit dem verringerten Feuerlöschdruck der an Deck gelaufenen Nebelsäure konnte das ungefähre Ausmaß der Zerstörungen erkannt werden.
Daraufhin wurde im Zweig nach dem Vorschiff am vorderen Maschinenschott zwischen die Leitung ein Blindflansch gesetzt um wieder vollen Druck auf die Feuerlöschleitung zu bekommen.
- M.E.S.-Anlage. Die M.E.S. Kabel wurden mehrfach angeschlagen und an einer Stelle durch Bombensplitter durchschlagen.
Wassereinbruch wurde nicht bemerkt. Von der Schiffsführung wurden 13.20 Uhr höchste Umdrehungen befohlen zum Einlaufen nach Vlissingen zur schnellstmöglichen ärztlichen Hilfe für die Schwerverwundeten. Als das Schiff in Vlissingen festgemacht hatte, wurde festgestellt, daß das Wasser in der Bilge der Sperrlast stieg und aus dem K.D.B. Raum Wasser über die Türschwelle in die Sperrlast lief.
Nach erneuten schwierigem Suchen, bedingt durch die in den Becks festverlegten Fußböden ohne aufnehmbare Deckel und den Steinballast wurde der 2 cm Durchschuß an St.B. Spant 63/64 festgestellt und mit einem Leckpfropfen gedichtet. Zunächst wurden noch kleinere Leckagen vermutet, da das Wasser aus dem K.D.B.Raum nicht abfloß, von dem Proviantraum noch Wasser zulief, obwohl das Wasser in der Bilge der Sperrlast viel tiefer stand als in dem K.D.B.Raum.
Es zeigte sich aber dann, daß das Wasser nach längerem Lenzen abnahm und nach dem Abstellen der Lenzpumpe stehen blieb.
Es muß hervorgehoben werden, daß das schnelle Auffinden der Leckagen unter den gegebenen schwierigen Umständen vor allem durch umsichtiges Verhalten des leitenden Maschinisten, Stb.Ob. Masch. Reppmann möglich wurde.
Die rechtzeitige Abdichtung wurde dadurch sichergestellt.

Personal

Der Masch.Mt. Saathoff wurde auf dem Wege aus dem U.Raum auf seine Station als Muni-Manner in dem Niedergangsaufbau schwer verwundet an Kopf und linker Arm.

Er verstarb im Marinelazarett Vlissingen.

Die Masch.Gefr. Dabelstein und Steinkopf wurden auf ihrer Station als Muni-Manner bzw. auf dem Wege dorthin verwundet. Dabelstein erhielt mehrere kleine Splitter im Gesicht und Brust, sowie Durchschuß am rechten Arm.

Steinkopf erhielt Bombensplitter am linken Unterschenkel. Trotz seiner Verwundung hat er sich bei der Bekämpfung des anfangs vermuteten Brandes verdient gemacht.

Bemerkungen zum Angriff.

Gesichtet wurden die feindlichen Bomber erst dann, als sie bereits in der Angriffshöhe von ca. 30 m anfliegen wobei denn noch Anflugsrichtung von Land her um den Überraschungsmoment zu vergrößern.

Um unnötige Verluste durch MG-Beschuß zu vermeiden, müssen die nicht an den MG's eingesetzten Soldaten sofort unter Deck gehen.

Eine FL-Meldung abzugeben war infolge Ausfalls des mit einer FT - Station ausgerüsteten Bootes (Gruppenführerboot) nicht möglich. Es wird von hieraus erneut dringend gebeten die Gruppe mit wenigstens zwei FT-Stationen auszurüsten, damit bei Ausfall einer der beiden FT-Boote die Möglichkeit besteht mit der anderen Anlage zu senden.