

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 320

Bf 109 20498

19-08-1943

Philippine



19 augustus 1943

Mission 85 – aanvallen van 1.BW en 4.BW op de vliegvelden van Vlissingen (als alternatief voor Evere), Gilze-Rijen en Woensdrecht.

Deze aanvallen werden in fases als volgt uitgevoerd. 58 B-17's van 1.BW – samengesteld uit 92, 305 en 306 BG – vlogen met een bomlading van 880 x GP 300 lbs. naar het vliegveld van Vlissingen alwaar volgens plan om 17.56 uur moest worden gebombardeerd.

38 B-17's van 1BW – een combinatie van 91, 303, 351 en 381 BG – vlogen richting Gilze-Rijen om aldaar tussen 18.02 en 18.14 uur in totaal 519 x GP 100 lbs. en 1220 x Frag 20 lbs. af te werpen.

Een samengestelde strijdmacht van 45 B-17's van 4.BW met het vliegveld van Woensdrecht als bestemming brak de aanval vanwege bewolking en lichte nevel af. Daarna werd nog getracht Gilze-Rijen te bombarderen - waar de formatie zwaar onder vuur werd genomen door 2./- en 3./665 die in totaal 76 granaten 8,8 cm afvuurden – alsmede Haamstede waarna uiteindelijk onverrichterzake moest worden teruggekeerd.

Alle FG's waren op volle sterkte aanwezig! 48 P-47's van 4 FG en 49 P-47's van 78 FG zorgden voor het penetration escorte; 51 P-47's van 56 FG en 42 P-47's van 353 FG het withdrawal escorte!

Fighter Command moest met 41 Spitfires (Nos.303, 316, 331 en 332 squadron) volgens plan om 17.43 uur ten noordoosten van Oostende rendez-vous maken met de voor Vlissingen bestemde aanvalsmacht waarna om ongeveer 18.00 uur 73 Spitfires (Nos.129, 222, 341, 403, 421 en 485 squadron) de veilige terugkeer van de bommenwerpers moesten verzekeren.

Alles bij elkaar ruim 300 jachtvliegtuigen; geen wonder dat ervan uit gegaan werd dat het met een dergelijk escorte en doelen zo dichtbij wel (weer) een typische milk-run zou worden! Hoe anders de werkelijkheid met 5 neergeschoten B-17's (met 51 crewleden) en één noodlanding nog tijdens het formeren.

Daarnaast werden nog eens exact 50 machines door Flak en Fw 190's in meer of mindere mate beschadigd en met aan boord ook nog eens negen gewonde bemanningsleden! Tevens ging er nog een P-47 van het escorte verloren.

De inzet van de Luftwaffe in Zeeland

De Luftwaffe was buitengewoon sterk betrokken bij de afweer van deze aanval. Naast I./- en III./JG 1 werden ook nog III./JG 2, I./JG 3, I./- en III./JG 26 ingezet zodat de geallieerden met meer dan 130 Focke Wulf's en Messerschmitt's van doen hadden. Boven Zeeuws-Vlaanderen – ten noorden van Knokke – kwam het tot een eerste harde treffen tussen de Spitfires van het withdrawal cover en delen van III./JG 1 waarbij niet minder dan negen Messerschmitt's werden uitgeschakeld!

JG 26 verloor – overwegend boven het Noord-Brabantse land – 4 Fw 190's en 3 Bf 109's waarvan zes als gevolg van gevechtscontacten met zowel de P-47's als de B-17 formaties.

Bombardementsresultaten

Op het vliegveld van Vlissingen sloegen slechts 52 explosieven in waarvan 10 in een mijnenveld. Verschillende bunkers en barakken werden getroffen maar voor het overige viel de schade alleszins mee. Buiten het vliegveld kwamen vier Duitse militairen om het leven. Deze vier – Obgefr. Erich Berg, Ofw. Willi Kahle, Obgefr. Franz Schutz en Obj. Hermann Steinhof – werden op 23 augustus op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.¹

Op het vliegveld van Gilze-Rijen werden verschillende dispersals en hangars getroffen waarbij een Bf 110 door brand werd vernietigd.

War Diary Fighter Command

Gebaseerd op deel IV (John Foreman)

Ramrod No.210 was a combined effort between the RAF and the Eighth Air Force that began at 17.20 hours. Two Combat Wings of B-17's escorted by P-47's and one Combat Wing with ten Spitfire squadrons set out for Brussels, while a diversion of 36 B-26's went to Bryas-Sud with eight Spitfire squadrons.

No.222 squadron engaged Bf 109's near Knokke, where Flg.Off. Ray Hesslyn and Flt.Lt. Tripe claimed one destroyed, undoubtedly that flown by Oblt. Herwig Zuzic of 8./JG 1.

Wg.Cdr. Bill Crawford-Compton, leading the Hornchurch Wing, claimed another at Sluis.

A larger fight developed near Flushing where No.403 squadron claimed two by Flt.Lt.

D.H.Dover and Flt.Lt. H.J.Dowding (one shared) and Flg.Off. T.A.Brannagan.

No.331 squadron pilots claimed three more by Captain M.Y.Gran, Lt. N.K.Jorstad and 2Lt. K.Bache, while Sgt. R.Dogger reported a probable.

9./JG 1 were surely hit by the Spitfires losing Lt. Horst Bork, Lt. G.Meyer and Lt. Hans-Joachim Niemeyer all killed, while Fw. Hans Meissner force-landed wounded. The latter had just claimed a Spitfire, probably that of Flt.Sgt. Parry of No.131 squadron, who bailed out after being damaged near Flushing.

The American fighters became heavily engaged near the targets, where 2Lt. H.J.Morris (353 FG) claimed a Bf 109 damaged near Gilze-Rijen but the brunt of the fighting was borne by 56 FG and first blood went to Lt. J.L.Egan Jr. and Lt. W.Vogt Jr. , who claimed an Fw 190 and a Bf 109 near Walcheren.

The 61st. FS were covering the bombers at 25.000 feet when Captain Gerald Johnson spotted Bf 109's coming in from low astern. He reefed his flight around and bounced them, claiming one destroyed and a damaged, while Lt. Bob Johnson got another. Lt. Frank McCauley claimed two and Lt. James Carter got a damaged.

Lt. Mike Quirke was the only member of the 62nd. FS to score, claiming an Fw 190 shot down at Gilze-Rijen, while claims for the 63 rd. were submitted by Lt. Edgar Whitley and Lt. K.W.Dougherty for 109's shot down and by Lt. D.Bodenhamer Jr. for another damaged. Col. Zemke claimed an Fw 190 damaged at Numansdorp and one American pilot was lost when Lt. Glen Hodges baled out over Belgium due to engine failure.

But what about the bombers? A B-17 of 96 BG had returned early and crash-landed, but even the efforts of the P-47 pilots could not keep the German fighters away and they claimed at least ten Fortresses and actually brought down five.

War Diary No. 331 (Norwegian) squadron

Ten aircraft took off at 15.40 hours for Manston and landed there at 16.15 hours. They took off from Manston at 17.25 hours for Ramrod 210, led by Capt. M.Gran and rendez-vous was made with 60 Fortresses five miles north-east of Ostend at 17.43 hours which were to bomb Brussels.

No.331 squadron flew as top squadron at 28.000 feet and when just inside Knokke, 15 Me 109's were sighted four miles to port at 22.000 feet and heading towards the Fortresses. While No.332 squadron acted as cover No.331 engaged the enemy and as a result four Me 109's were destroyed; one each for Capt. M.Gran, Lt. N. Jorstad, 2Lt. K. Bache and Sgt. R.Dogger. All returned safely to base by 18.45 hours.

Combat Report Sgt. R. Dogger

I was flying as Red 2 on Capt. Gran, who was leading the squadron. He reported two aircraft just below us, and we went down in a slow turn to the starboard. We closed in rapidly, and Red 1 being a bit ahead of me, opened up first and the Me 109 exploded immediately.

Pulling away I saw him give the second enemy aircraft a short burst, hitting it on port wing near fuselage. I followed this Me 109 and, closing in to very short range, about 150 yards, I fired from dead astern and I saw strikes on the left wingroot and left side of the fuselage around the cockpit. A big piece blew off and thick black smoke poured out.

The enemy aircraft flicked over and as I pulled away to avoid collision I saw it spinning down with black smoke pouring out and out of control.

I pulled up into the sun and joined up with bombers and No.332 squadron.

Combat Report 2Lt. K. Bache

I was flying as Blue 1 on the above Ramrod, when Red 1 reported aircraft flying below and to port of us. I followed Red 1 down in a port diving turn, jettisoning my tank at the same time.

I saw 10 – 12 Me 109's flying towards the coast. Our height when we sighted the enemy aircraft's was 27.000 feet and the Me 109's were flying at approximately 22.000 feet.

I picked one Me 109 that was straggling about 1.000 yards behind the main formation, throttled right back and went down in "S" turns while he was diving gently. I came into position dead astern of him at about 200 yards range and fired a two seconds burst, observing a cannon hit followed by a small explosion on port side of cockpit. He still carried on straight ahead and diving gently without taking any evasive action at all and I consider it likely that I either damaged the controls of the Me 109 or wounded the pilot.

I fired long bursts but did not observe more than two more cannon hits, one in port wing root, and one on starboard side of fuselage. I had difficulty keeping my aircraft steady due to his slipstream when I closed in. Just when my cannon ammunition was exhausted, I saw the hood of the Me 109 being jettisoned and pulling up in a very steep turn to port, seeing the Me 109 roll onto its back with white smoke issuing from it and the pilot baling out.

This was a few miles east of Knokke over the coast at 16.000 feet. I climbed up to blower height again and joined up with Red 1 landing at base at 18.40 hours.

The combat was witnessed by Blue 2 and 3, and Red 3 – 2Lt. Olsen who saw the Me 109 turning on to its back, and diving inverted with white smoke pouring out.

Combat Report Capt. M. Gran

I was flying as Red 1, leading No.331 squadron, when I reported enemy aircraft flying in the same direction and some 5.000 feet below. I got permission to jump them and so led the squadron down to attack.

I picked out two Me 109's flying in line abreast, opening fire on the port one, giving one short burst at 300 yards range. I saw strikes and continued to close in and gave him several more short bursts seeing strikes on engine, cockpit and both wings near the fuselage.

He finally exploded in front of me, pieces flying off in all directions and Red 2 and Yellow 1 also saw this enemy aircraft explode so I claim this Me 109 as destroyed.

I then turned starboard and attacked the starboard Me 109 at 150 yards – 0 yards, giving a short burst from 15° astern, and saw strikes on port wing above the radiator, then pulled away to avoid collision.

I climbed into the sun and went back into position on the port side of the bombers, being with them nearly to English coast.

Combat Report Lt. N. Jorstad

I was flying as Yellow 1. Red 1 reported enemy aircraft below flying in same direction as us and went down in starboard diving turn. I followed him, ending up on his starboard side, 500 yards away.

As we were diving down I saw three Fw 190's flying west 1.000 feet underneath me and they were apparently at ease. I saw Red 1 open fire on the port e/a and saw many strikes and a great explosion.

I picked one of the starboard enemy aircraft and opened fire from approximately 200 yards, about 15° angle port. I gave one small burst and hit enemy aircraft in port wingroot and port side of cockpit. A large explosion followed, enemy aircraft flicked left onto its back and went into a sort of spin; flame and black smoke pouring from it and this is confirmed by my No.2, who was flying straight behind me.

I then pulled very sharply to port and into sun, climbing to 33.000 feet and I joined up with one of the Polish squadrons that was flying to the right of the bombers.

In mid-channel I joined up with No.332 squadron, returning to base with them.

War Diary No. 332 (Norwegian) squadron

On landing the Wing received orders to proceed to Manston, landing there not later than 15.30 hours and at 17.25 hours, the Wing was airborne from Manston to act as escort to Fortresses on Ramrod 210.

Rendez-vous was made with bombers at a point 5 miles north-east of Ostend on time, the Wing flying at 24.000 feet and 2.000 feet above the bombers. The target area – Brussels – was covered by 10/10ths cloud but the Fortresses continued on course until 5 minutes before they were due to bomb.

At 17.55 hours, the Fortresses turned north and crossed out over Walcheren. This squadron, led by Major K. Birksted, was flying at 26.000 feet with No.331 squadron at 28.000 feet. When just inside Knokke, Red 1 of No.331 squadron – Captain Gran – reported 15 Me 109's 4 miles to port at 22.000 feet and heading for the bombers. The Wing Commander ordered No.331 to go down and this squadron remained 3.000 – 4.000 feet above as cover.

A number of dogfights developed during which pilots of No.331 squadron destroyed four Me 109's without loss to themselves. As the Wing reformed, three Fw 190's were sighted flying east at 20.000 feet but these enemy aircraft dived away as this squadron endeavoured to engage them. The Wing then escorted the Fortresses to Clacton and then set course for base, landing by 18.45 hours.

Flak – intense accurate heavy Flak aimed at bombers from the Walcheren area.

KTB Jagdgeschwader 1 und 11

Jochen Prien – Teil 1

Am Abend des 19. August sollten 170 B-17's des 1. und 4. BW Angriffe auf die Flugplätze von Gilze-Rijen, Vlissingen und Woensdrecht in den Niederlanden fliegen, die sowohl von Tag – als auch Nachtjägern sowie von Kampffliegerverbänden genutzt wurden.

Eine fast geschlossene Wolkendecke verhinderte jedoch den Angriff auf Woensdrecht, während Vlissingen und Gilze-Rijen zwischen 18.56 und 19.14 Uhr von mehreren Wellen Viermotoriger bombardiert wurden. Die B-17's wurden bei ihrem Einflug durchgehend von starken P-47 Gruppen begleitet; insgesamt waren 175 P-47's für den Schutz der B-17's verantwortlich, von denen 93 ihre Ziele tatsächlich erreichten und dort rund 180 tonnen Bomben abluden.

Der Einflug traf auf starke Abwehr durch deutsche Jagdgruppen; neben der I./- und III./JG 1 waren die III./JG 2, die I./JG 3 sowie die II./- und III./JG 26 im Einsatz. Leider liegen nur sehr wenig Einzelheiten über den Einsatzverlauf der beiden Gruppen des JG 1 vor (aber) immerhin wurden sieben Abschüsse gemeldet. Während die I./JG 1 ohne Verluste aus diesen Luftkämpfen hervorging, traf es die III./JG 1 einmal mehr sehr hart : Drei Gefallene und ein Verwundeter sowie fünf Totalverluste und fünf beschädigte Maschinen standen auf der Verlustseite.

Die tatsächlichen Deutschen Verluste beliefen auf zehn Jäger im Luftkampf und drei infolge anderer Ursachen als Totalverluste, neben einigen beschädigten Maschinen!

Flakkommandeur Vlissingen

1832 Luchs hat in Richtung 9 mehrere feindliche Ziele aufgefaßt, Entfernung 100 km.
Kriegswache Achtung! Mehrere feindliche Verbände stehen in Richtung 9, Entfernung 70-100 km.

1836 Flak – und Fliegeralarm! Anflug vieler Ziele aus Richtung 9, Entfernung 50 km.
In Breda sind 15 Me 109 zum Alarm gestartet!

1840 Südbatterie nimmt in Richtung 9 Motorengeräusche wahr, sehr weit.
Von Amsterdam starten 22 Me 109 zum Alarm!

1842 (bis 1843) Nord./- und Westbatterie fassen in Richtung 12 mit Kurs Richtung 2 einen Verband von ca. 45 und einen Verband von ca. 26 viermotorigen Bombern auf, Zielhöhe 8000 m.

Die Verbände fliegen außer Bereich in Richtung Woensdrecht und Gilze-Rijen nördlich vorbei.

Zu gleicher Zeit fliegen südlich Walcheren Bomberverbände ein.

Ein Verband von 30 Fortress II überfliegt zeeländisch Flandern, dreht bei Terneuzen und nimmt Kurs Vlissingen, Zielhöhe 6000 m.

1852 melden Kampfmittel Motorengeräusche aus Richtung 5-6 näherkommend.
Der Verband wird im Anflug, Kurs 4-10, von der Nord./-, Ost./- und Westbatterie auf größte Schußentfernung unter Feuer genommen! Für Südbatterie außer Bereich!

Gleich die ersten Salven liegen gut im Verband, der dadurch zu einer leichten seitlichen Abwehrbewegung gezwungen wird. Ein viermotoriger Bomber erhält einen Volltreffer und stürzt in Richtung 3 in die Schelde!

Die nächsten Salven bringen einen zweiten viermotorigen Bomber und eine einmotorige Maschine in Richtung 3 zum Absturz! Sieben Mann Besatzung springen mit Fallschirm ab.

Der Verband fliegt etwa nördlich des Flughafens über den Gefechtsbereich und dreht nach Auslösen von ca. 500 Bomben nach Richtung 10 ab.

Die Bomben fallen am Nordrand des Flughafens und in die Ortschaft Souburg. Der Flughafen wird nur unbedeutend getroffen (1 Schuppen zerstört). Im Schutzgebiet sonst keine militärische Schäden!

Der Gesamtmunitionsverbrauch beträgt 185 Schuß 10,5 cm.

1900 Die begleitenden Jäger (Typhoon) kreisen in Richtung 8-9 und werden südwestlich Breskens in grosser Höhe in Luftkämpfe mit deutschen Jägern verwickelt.

1905 **wird in Richtung 6 Absturz einer einmotorigen Maschine beobachtet!**

1910 kreisen eigene Jäger über Walcheren.

1912 **beschießt die 8./810 eine Thunderbolt, die mit Kurs Richtung 3-9 in den Gefechtsbereich ein-dringt, mit 125 Schuß 2 cm, 21 Schuß 3,7 cm und 80 Schuß 4 cm.**

Die Maschine stürzt in See ab! Der Pilot wird aus dem Wasser schwimmend gefangen genommen.

1915 Ca. 80 Maschinen drehen bei Gilze-Rijen nach Bombenabwurf ab.

1917 Steht der Verband in Richtung 2 im Rückflug, Entfernung 70 km.

1933 meldet Domburg neuen Anflug aus Richtung 9, Entfernung 60-80 km, Zielhöhe 8600 m.

1938 (bis 1939) **Schweres Flakfeuer und Detonationen in Richtung 8 weit!**

1939 (bis 1949) Mehrere Verbände viermotoriger Bomber fliegen zwischen Blankenberge und Zeebrugge mit starkem Jagdschutz ein, Kurs Richtung 10-4. Die Verbände nehmen Kurs Terneuzen drehen und fliegen über Süd-Beveland – Nord-Beveland Richtung Schouwen.

1945 werden bei Cadzand 21 Fortress mit Kurs 9-4, bei Maldeghem 45 Fortress mit Kurs 9-2 und bei Blankenberge 50 weitere Maschinen gemeldet.

1949 Die Verbände stehen in Richtung 3, Entfernung 30-50 km.

2014 Luchs hat Anflug aus Richtung 3 aufgefaßt, Entfernung 20 km.

2015 Nordbatterie hat in Richtung 1 25 Boeing aufgefaßt.

2018 **wird Abschluß einer viermotorigen Maschine auf Schouwen beobachtet!** Mehrere Fallschirmabsprünge werden in Richtung 1 gemeldet.

2026 Entwarnung! Alle Verbände sind nordwestlich ausgeflogen.

Kommandeur der gemischten Flakabteilung 665 (v)

--/-- Stellungnahme zum Abschluß einer Fortress um 20.15 Uhr 1,5 km nördlich Haamstede durch Dr. Rau (Kommandeur).

Während der Bekämpfung dieses Verbandes, der aus Richtung 4 anflug, hatte ich die Feuerleitung vom Gefechtsturm der Abteilung aus. Wie schon beim Beschuß der früheren Verbände lagen auch diesmal die Sprengpunkte ganz ausgezeichnet mitten im Verband, sodass dieser stark in Unruhe kam. Ich sah deutlich, wie eine Maschine aus dem Verband ausscherte, an Höhe verlor, am rechten inneren Motor brannte, eine starke helle Rauchfahne zeigte und in Richtung 9 allein abflog.

Ich beobachtete die Maschine kurze Zeit im Flakfernrohr, erwartete jeden Augenblick den Absturz und überliess die weitere Beobachtung durch das Flakfernrohr den Adjutanten.

Dieser verfolgte die brennende Maschine längere Zeit, bis die Sicht verdeckt wurde. Ich überzeugte mich davon, dass in diesem Augenblick das Flakfernrohr einen Höhenwinkel von 0 Grad anzeigte. Die Maschine mußte also schon fast auf den Boden sein (aber) der Aufschlag konnte nicht beobachtet werden. Meine Beobachtungen decken sich mit denen der beiliegenden Gefechtsberichten und Zeugenaussagen, aus denen ganz einwandfrei hervorgeht, dass die um 20.15 Uhr nördlich Haamstede abgestürzte Fortress dieselbe ist, die um 19.59 Uhr von der 2./- und 3./665 (v) in Brand geschossen wurde. Die Übereinstimmung zwischen Abflugszeit und Abflugstrecke erhärtet diese Tatsache noch zusätzlich.

Beschußzeit durch beide Batterien : 19.59 Uhr

Absturzzeit : 20.15 Uhr

Entfernung Beschußstelle bis Absturzort : 87 km – 16 Minuten

Eigene Jäger wurden weder von mir noch von den Zeugen beobachtet.

Ich bitte den Abschluß der 2./- und 3./665 (v) gemeinsam zuzusprechen.

Gezeichnet

Gefechtsbericht der 3./ Leichte Flakabteilung 847 (v)

--/-- Am 19.8.1943 um 20.10 Uhr war nach vorangegangener Meldung rückfliegender Feindmaschinen durch den Flugmeldedienst (Fluko Breda) Motorengeräusch eines feindlichen ausfliegenden Verbandes aus Richtung 2/3 kommend zu hören. Eine einzelne viermotorige Maschine vom Typ Fortress wurde kurz darauf aus den Wolken kommend in etwa 1600 m Höhe sichtbar.

Sie verlor langsam gleichmäßig an Höhe, wurde vom V. und IV. Zug in etwa 1200 bzw. 1400 mtr. Entfernung und 1000 mtr. Höhe erfaßt und beschossen und in die Abwehr griffen alle Geschütze des V. und IV. Zuges der Batterie ein.

Kurz nach der Feuereröffnung lagen die Schüsse laut Zeugenaussage mitten im Ziel. Die Maschine zeigte gleich darauf Qualm und wenige Sekunden später Flammen. Nach dem Beschuß sprangen mehrere Männer der Besatzung ab. Zwei Fallschirme öffneten sich und konnten längere Zeit im Luftraum beobachtet werden.

Von den Geschützen der Batterie wurden 210 Schuß Sprenggranat-Patronen L'Spur und 45 Schuß Brandsprenggranat-Patronen L'Spur in Feuerstößen verschossen. Es wurde mit Flak-Visier und Em im günstigsten Wirkungsbereich geschossen und von dem Batterieangehörigen und insbesondere den aufgeführten Zeugen wurden Treffer im Rumpf erkannt, die zunächst zu Rauch – und dann Brandentwicklung führten.

Die Maschine verlor daraufhin weiter an Höhe, wobei verschiedene Einzelteile wegflogen, kippte dann über das abbrechende linke Tragdeck ab und schlug fast senkrecht auf den Boden, etwa 1 km ostwärts Fliegerhorst-Kommandantur Haamstede, auf und verbrannte.

Über das Schicksal der Besatzung ist folgendes bekannt: zwei Piloten wurden nach Fallschirmabsprung gefangengenommen aber die übrige Besatzung wurde zum Teil als Leichen, zum Teil stark verbrannt oder verstümmelt aufgefunden und vermutlich sind daher acht Tote zu verzeichnen.

Nachträglich habe ich erfahren, daß auch einige MG der 4.Komp. Flieger-Regt. 51 geschossen haben aber einen ursächlichen Zusammenhang dieser Tätigkeit mit dem Abschluß halte ich für ausgeschlossen.

Stellungnahme des Abteilungskommandeurs 847

Bisher konnte nicht festgestellt werden, welcher Jäger die abgeschossene Maschine beschädigt hat. Die Wahrscheinlichkeit spricht daher, dass es eine an jenem Tage der III./JG 51 zugeteilte Fw 190 war, der seit dem Gefecht vermisst wird. III./JG 51 hat sich vorsorglich mit der Beteiligung der 3./847 einverstanden erklärt aber die Beteiligung der im Gefechtsbericht der Batterie erwähnten MG wird wegen ungünstiger Schusslage abgelehnt.

Aus dem Gefechtsbericht und den Zeugenaussagen geht einwandfrei hervor, dass die Maschine durch den Beschuß der 3./847 vernichtet worden ist. Der Abschluß ist daher dieser Batterie unter Mitbeteiligung eines nicht festgestellten Jägers zuzukennen.

Entscheidung Höhere Stabes

Beim Angriff auf Fliegerhorst Gilze-Rijen am 19.8.1943 wurde aus einem gegen 19.55 Uhr anfliegenden Verband 4-motorige Maschinen eine Fortress durch das Feuer der 2./- und 3./ Gem. Flakabteilung 665 so schwer getroffen, dass sie sich vom Verbände löste und unter ständigem Höhenverlust die Küste zu erreichen versuchte.

Gegen 20.10 kam die Maschine in den Wirkungsbereich des IV./- und V./3/Leichte Flakabteilung 847 und sie wurde mit 255 Schuß 2 cm bekämpft, erhielt einwandfreie Treffer, zeigte starke Qualm und Flammenentwicklung und stürzte wenige Sekunden

darauf etwa 1 km ostwärts Fliegerhorstkommandantur Haamstede senkrecht ab. Zwei Besatzungsmitglieder konnten sich mit Fallschirm retten, die restlichen acht Mann kamen ums Leben.

Nach Meldung des Batterie Chefs und Mitteilung des Flak-Verbindungsoffiziers bei der 1. Jagd-Division waren eigene Jäger am Abschluß beteiligt. Sie können jedoch nur während des Abfluges zwischen Gilze-Rijen und Haamstede zum Ansatz gekommen sein und die bereits angeschlagene Maschine bekämpft haben, die bei Haamstede durch die Züge der 3./ Leichte Flakabteilung 847 den Fangschuß bekommen hat.

Die beim Luftgaukommando Holland angemeldeten Ansprüche von Booten der Maas-Flottille auf Mitbeteiligung, sowie gleichartige Ansprüche der 4./ Flieger-Regt. 51, die sich mit mehreren MG am Abschluß über Haamstede beteiligt hat, sind dem Regiment nicht näher bekannt geworden, sodass eine Stellungnahme nicht erfolgen kann.

Es wird daher gebeten, der 2./- und 3./ Gem.Flakabt. 665 sowie dem IV./ und V./3/Lei.Flakabt. 847 den Abschluß zuzusprechen, unter evtl. Mitbeteiligung eigener Jäger falls eine Klärung bei der 1. Jagd-Division zu diesem Ergebnis führt.

KTB Flußräumflottille RM 70-92

--/-- In Hafen Moerdijk liegende Boote HF04, HF05, HF23, HF24, HF26 und HF33 sowie HF36 auf Position bei Tonne 6 im Hollandsche Diep beschossen zwischen 1917-1920 Uhr zwei tieffliegende Thunderbolt. **Von HF 36 wurden durch Beschuß mit 2 cm Flaktreffer beobachtet!**
Abschuß von hier nicht beobachtet!

Generalkommando LXXXIX. Armeekorps

1845 (bis 1930) Bombenangriff von etwa 100 Feindmaschinen im Raum Vlissingen-Middelburg. Fünf Bomber und zwei Jäger wurden abgeschossen!

Ein deutscher Jäger stürzte ab und ein Jäger mußte notlanden.

Personenschäden: 2 Soldaten tot, 2 schwer verletzt und 4 leicht verletzt.

1900 (bis 2000) Einflug von etwa 50 Bombern mit Jagdschutz Im Raum Oostende.

KTB 712. Infanterie Division

1850 Einflug von 3 Verbänden viermotoriger Bomber Typ Fortress in sehr großer Höhe über der Scheldemündung. Von eigenen Jägern mußte einer südwestlich Terneuzen notlanden, eine wurde bei Zuidzande abgeschossen, von zwei weiteren, die in der Luft zusammenstießen, landete einer ostwärts Stützpunkt Flugplatz, der andere stürzte bei Nieuwvliet ab.

Geallieerde en Duitse vliegtuig verliezen in en om Zeeland

- B-17F 42-29807 van 305 BG/364 BS werd om 18.52 uur door de Flak getroffen waarna de machine ter hoogte van Borssele op ongeveer een kilometer uit de kust in de Westerschelde stortte.
Doordat de machine als gevolg van de directe 10,5 cm voltreffer in twee stukken brak was het alsof twee machines kort na elkaar werden getroffen. Alle gesneuvelden werden na de oorlog overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz.

1Lt. Ralph R. Miller

pow

Hij werd in bewusteloze toestand door de Duitsers gered.
Stalag Luft Sagan und Belaria.

2Lt. John F. Meade

†

Zijn stoffelijk overschot werd op 28 augustus in de buitenhaven van Vlissingen ontdekt en aan land gebracht. Nog dezelfde dag werd hij op de Noorder begraafplaats bijgezet.

Uiteindelijk werden zijn stoffelijke resten naar een begraafplaats in Massachusetts gerepatrieerd.

2Lt. Donald J. McGowan

†

Zijn stoffelijk overschot spoelde op 26 augustus bij 's Heerenhoek aan waarna ook hij op 28 augustus op de Noorder begraafplaats werd begraven.

Later stadium werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar een begraafplaats in New Jersey.

2Lt. Joseph M. McGinley

†

Zijn stoffelijk overschot spoelde op 31 augustus aan op het strand bij 's Heerenhoek waarna hij op 1 september op de Noorder begraafplaats werd begraven.

T/Sgt. Bynum G. Crabtree

†

Zijn stoffelijk overschot werd op 20 augustus in de buitenhaven van Vlissingen aan land gebracht en aansluitend op 23 augustus op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.

In een later stadium werden zijn stoffelijke resten naar North Carolina gerepatrieerd.

T/Sgt. Fulton F. Horn

†

Zijn stoffelijk overschot werd op 1 september op zee geborgen waarna nog dezelfde dag de begrafenis op de Noorder begraafplaats plaatsvond.

Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten naar Texas overgebracht.

S/Sgt. Albert F. Miller

mia

Hij viel zonder parachute uit zijn geschutskoepel en is sindsdien vermist gebleven.
Walls of The Missing te Margraten.

Sgt. William J. Crough

†

Hij werd op 20 augustus als onbekende uit de buitenhaven van Vlissingen geborgen en als zodanig op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.

Ook na de herbegravenis te Neuville-en-Condruz duurde het nog geruime tijd voordat hij aan de hand van gebitsgegevens kon worden geïdentificeerd.

S/Sgt. Edgar G. Lott

mia

Aangenomen wordt dat hij direct bij de explosie om het leven kwam.

Walls of The Missing te Margraten.

S/Sgt. Emil Radosevich

pow

Stalag Moosburg Isar

- B-17F 42-30068 van 388 BG/561 BS werd om 20.15 uur – nadat de linkermotor en linkervleugel al door een 8,8 cm treffer van 2./- en 3./776 in brand waren geschoten – aangevallen door zowel JG 1 als JG 26. Daardoor werd het onmogelijk om de plaats in de formatie te handhaven maar ongelukkigerwijs lag de nieuw ingeslagen koers op één lijn met die van IV. En V. batterij van de Leichte Flak Abteilung 847 op Haamstede. Deze batterijen openden vanaf respectievelijk 1200 en 1400 meter afstand het vuur en konden eenvoudigweg niet missen! De batterijen verschoten in totaal 255 granaten 2 cm en ook schepen van het Maasflottille hadden het vuur geopend. Een deel van de bemanning was door het vuren gewond geraakt.

Twee bemanningsleden konden de machine nog tijdig verlaten; een derde probeerde ook te springen maar zijn parachute bleef aan het toestel haken en samen met de zeven overige bemanningsleden kwam deze om het leven toen het vliegtuig in een weiland tussen Haamstede en Renesse op een kilometer ten oosten van het vliegveld neerstortte.

Het moge duidelijk zijn dat dit vliegtuig het slachtoffer van de Flak is geworden en de claims van Uffz. Bernhard Kunze (1./JG 1), Uffz. Rudolf Hübl (eveneens 1./JG 1) en Erich Schwarz (8./JG 26) voor een B-17 in deze regio werden dan ook terecht afgewezen.

De omgekomen bemanningsleden werden de volgende dag op de tijdelijke militaire begraafplaats te Haamstede ter aarde besteld.

Opgemerkt dient te worden dat de vier eerstgenoemden in eerste instantie op de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz werden herbegraven maar uiteindelijk als groep werden overgebracht naar Long Island cemetery – Farmingdale – Long Island te New York omdat hun stoffelijke resten niet meer individueel konden worden geïdentificeerd.

2Lt. Benjamin Howe Jr.

†

S/Sgt. Stephen A. Toth

†

S/Sgt. James E. Hillier

†

S/Sgt. William G. Ryan

†

2Lt. Paul R. Gruhn

†

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

Later volgde overbrenging naar een begraafplaats in Wisconsin.

S/Sgt. George E. Connelly

†

Zijn stoffelijk overschot spoelde eerst op 18 april 1944 bij Haamstede aan waarna hij de volgende dag op de tijdelijke militaire begraafplaats te Haamstede ter aarde werd besteld.

Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten – naar zou blijken eveneens tijdelijk – overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz. Later volgde alsnog overbrenging naar een begraafplaats te Pennsylvania.

S/Sgt. William J. Stamp

†

Later volgde overbrenging naar een begraafplaats te New York.

S/Sgt. Dale T. Butt

†

Later volgde overbrenging naar een begraafplaats in Wisconsin.

2Lt. Arthur G. Pilley

pow

vrijwel onmiddellijk na zijn landing aan de Hogezoom te Haamstede werd hij door de Duitsers opgepakt. Reeds de volgende dag werd hij al op transport naar Amsterdam gesteld en op 31 augustus arriveerde hij bij Stalag Luft Sagan und Belaria.

2Lt. Joel H. Tutt

pow

idem als bij Lt. Pilley

Proces-Verbaal Luchtbeschermingsdienst Haamstede

Heden, den 19 Augustus 1943, te omstreeks 20.20 uur heb ik, van der Velde, Lieven Cornelis, Hoofd van den Luchtbeschermingsdienst der gemeente Haamstede vanaf den Centralen Post (gemeentehuis Haamstede) het volgende waargenomen.

Komende uit Oostelijke richting en vliegende in Westelijke richting naderde op naar schatting ruim 1000 meter hoogte een viermotorige bommenwerper (Amerikaans type). Dit vliegtuig was toen in een luchtgevecht gewikkeld met twee Duitse jachtvliegtuigen.

Op ongeveer hetzelfde oogenblik werd voornoemde bommenwerper getroffen, hetwelk te zien was aan een begin van brand aan den linkervleugel. Vanuit genoemd vliegtuig maakten zich vervolgens twee parachutisten los, wier parachute geopend werd, waardoor deze een normale daling en landing konden maken. Van een derde parachutist, die ook het brandende vliegtuig wilde verlaten, werd de parachute niet geopend, zoodat deze van genoemde hoogte is neergevallen.

Direct nadat genoemde bommenwerper was aangeschoten verloor dit de linkervleugel en de staart, waardoor het vliegtuig links om de as draaide en vervolgens met de kop naar beneden brandend neerstortte. Luchtalarm werd gegeven door middel van een hand-sirene, beginnende om 20.20 uur en eindigende om 20.35 uur.

Ter plaatse waar het vliegtuig gevallen was, werd geconstateerd dat de plaats kon worden bepaald buiten de bebouwde kom dezer gemeente ongeveer 900 meter N.N.W. van de N.H.Kerk en ongeveer 400 meter ten oosten van het voormalige vliegveld Haamstede, op een perceel duinpolder.

Ongeveer 100 meter van deze plaats verwijderd staat een villa en een boerderij, die beiden onbeschadigd bleven.

Het vliegtuig stond geheel in brand terwijl een zwarte kolom rook omhoog steeg. Enkele honderden meters van het vliegtuig verwijderd lag een der motoren, terwijl ongeveer 100 meter in den omtrek van het vliegtuig overal kleine branden woedden en brokstukken van het vliegtuig verspreid lagen. De brandhaarden bleken bij onderzoek te bestaan uit brandende onderdeelen (geen bommen) van het vliegtuig afkomstig. Al deze kleine brandhaarden werden door middel van zand geblusht.

Verder werd geconstateerd dat in den omtrek lijken en brokstukken van menschelijke lichamen verspreid lagen, vermoedelijk afkomstig van in totaal vier personen. Het is niet bekend of zich in het vliegtuig nog meerdere lijken bevonden.

Het vliegtuig brandde geheel uit onder voortdurend ontploffen van kleine munitie (vermoedelijk mitrailleurpatronen). Bommen had het vliegtuig vermoedelijk niet aan boord.

Het terrein werd in den omtrek onverwijd afgezet door leden van de Duitsche Weermacht.

De Vrijwillige Motorbrandweer der gemeente Haamstede, mede op het terrein aanwezig, behoefde geen hulp te verleen dan het blusschen van de kleine brandhaarden door middel van zand.

Later op den avond werd vernomen dat de twee parachutisten gevangen waren genomen.

Den volgenden morgen werd door ongeveer 100 man (beschikbaar gesteld door de Wehrmachtswirksverwaltung, Bauleiter Scheibeler te Haamstede) met het opruimingswerk begonnen.

De N.V.D. verscheen in den loop van den voormiddag, terwijl op 22 december ook nog de schade-enquette commissie uit Goes ter plaatse kwam.

Inmiddels zijn de kleine schaden reeds hersteld.

Hiervan opgemaakt op ambtseed dit proces-verbaal, te Burgh op 22 december 1943. De Burgemeester, Hoofd Luchtbeschermingsdienst te Burgh.

Verslag de heer J.P.C. Boot

In de avond van 19 augustus 1943, het juiste uur heb ik niet genoteerd maar het kan omstreeks 19.30 uur zijn geweest, kwamen een aantal verspreid vliegende viermotorige bommenwerpers uit oostelijke richting over de Westhoek van Schouwen.

Staande bij mijn woning bij Burgh, zag ik dat één der vliegtuigen kennelijk moeilijkheden had want het vloog erg langzaam. Op het moment dat het, vanuit mijn standplaats gezien, ongeveer boven Armhoek (noordoostelijk van de kom der gemeente Haamstede) vloog, op een hoogte van naar schatting 1500 à 2000 meter, zag ik dat de linkervleugel aan het uiteinde begon te branden en afbrokkelde. Of dit kwam door het beschieten door het afweergeschut uit de Westhoek of door aleerder, elders opgelopen beschadiging, was niet na te gaan.

Blijkbaar werd het vliegtuig onbestuurbaar want het begon snel hoogte te verliezen en dook omlaag. Twee bemanningsleden hadden het toestel toen al verlaten en hingen aan hun parachutes achter Haamstede. Steeds sneller kwam het brandende gevaarte omlaag en het leek er even op dat het op de dorpskom van Haamstede zou terecht komen. Toen begon het te wentelen en hoorde ik het gierende geluid! Toen stortte het ten noorden van Haamstede neer en, naar later bleek, in het landgoed Gadra, in een perceel weiland op ongeveer 150 meter zuidoostelijk van de villa. Onder enorme rookontwikkeling brandde het uit.

Snel reed ik per fiets naar Haamstede en ging ik met de al klaar staande brandweer mee naar de plaats van de neerstorting maar daar viel toen niets meer te blussen. De onmiddellijke omgeving bood een vreselijke aanblik. Overal lagen stukken van het vliegtuig en kleine stukjes mensenvlees . In een struik hing een stuk van een menselijke ruggegraat.

De gemeentewerkman, Bertus Visser, was al begonnen met een schop de menselijke resten bij elkaar te zoeken en volgens zijn verklaring zou tot de bemanning ook een heel donker type (neger) hebben behoord.

Uit de resten viel op te maken dat er met het vliegtuig acht bemanningsleden neerstortten die, voorzover nog niet door de beschieting dodelijk getroffen, hier de dood vonden.

De stoffelijke resten zijn begraven op het oorlogskerkhof te Haamstede.

Aussage des Unteroffiziers Günter Hanke

Ich befand mich gestern abend gegen 20.00 Uhr vor dem Verwaltungsgebäude der obigen Dienststelle im Fliegerhorst Haamstede. Einige Minuten nach 20.00 Uhr sah ich eine große mehrmotorige Maschine aus Nordosten auf den Fliegerhorst zukommen und

Sie war am linken Tragdeck offenbar beschädigt. Gleich darauf eröffnete die Flak das Feuer auf die Maschine. Ich konnte genau beobachten, wie der erste Feuerstoß nahe an der Maschine vorbeiging, während der zweite Feuerstoß die Maschine traf, nach meiner Beobachtung etwa in der Mitte von vorne aus gesehen. Gleich darauf sah ich, wie die Maschine anfang zu qualmen und eine dunkle Rauchfahne zeigte und wenige Sekunden später sah ich auch Flammen.

Die Maschine verlor sehr stark an Höhe und stürzte in Richtung auf die Horstwache brennend zu Boden und vom Boden aus kamen dann dunkle dicke Rauchwolken.

Kurz nach dem Beginn des Beschusses sah ich auch einen Mann mit Fallschirm aus der Maschine aussteigen. Ich hatte den Eindruck, daß die Maschine von dem Jäger beschädigt war, daß aber der Beschuß durch die Flak ihr den Rest gegeben hat.

Ich konnte die Treffer genau beobachten, da Leuchtspur geschossen war.

Aussage des Gefreiten Herbert Ziegler

Heute abend gegen 20.00 Uhr war ich mit einem Gespann in der Stellung des V. Zuges der 3./847, um bei Stellungswechsel zu helfen. Etwa 20.10 Uhr kam eine große

viermotorige Feindmaschine aus Osten angefliegen und der V. Zug eröffnete das Feuer.

Ich sah eine Geschossgarbe in die Maschine treffen und etwa 1 km nach Beginn des Beschusses bog die Maschine scharf nach links ab und zerplatzte in der Luft.

Gleich nach den Treffern sprangen zwei Mann der Besatzung mit Fallschirm ab.

- P-47C 41-6216 van 56 FG moest als gevolg van een motorstoring een noodlanding in het Noordzeegebied ter hoogte van de monding van de Oosterschelde uitvoeren. De piloot werd door een boot van het Maasflottille gered.
2Lt. Glenn L. Hodges pow

Statement 1Lt. Harold E. Comstock

About 1804 hours 2Lt. Glenn L.Hodges, who was flying Postgate Red 4, called and said that his engine was cutting out and that he was going back to the base. I told him to go ahead and that I would cover him. He said that he was getting 26 inches of mercury at 27.000 feet.

This was approximately over Breda.

Lt. Hodges started to lose altitude and continued to do so at a gliding speed of 180 miles an hour until we were over Tholen Island. He then nosed it down and was doing about 220 to 230 m.p.h. when we crossed the shore line of Tholen Island and were out in the middle of the Oosterschelde estuary. He was right on the deck and I was around 200 feet above him and behind.

He continued to lose speed until he was stalling and his plane hit the water. His ship nosed up and then settled back.

When I last saw Lt. Hodges he was in his plane which was hitting the water in the Oosterschelde estuary North of Noord-Beveland at approximately 1810 hours.

Harold E. Comstock

1Lt. Air Corps – 63rd. Fighter Squadron

- 91 BG - 2 B-17's keerden met gevechtsschade terug op hun basis
 - 92 BG - 4 B-17's keerden met gevechtsschade en 1 gewond bemanningslid terug (Vlissingen)
 - 94 BG - 1 B-17 keerde met gevechtsschade terug.
 - 95 BG - 2 B-17's keerden met gevechtsschade terug
 - 100 BG - 1 B-17 keerde met gevechtsschade terug
 - 303 BG - 14 B-17's keerden met gevechtsschade en 6 gewonden aan boord terug.
 - 305 BG - 18 B-17's keerden met gevechtsschade en 2 gewonden terug (Vlissingen)
 - 351 BG - 1 B-17 keerde met gevechtsschade terug.
 - 379 BG - 1 B-17 keerde met gevechtsschade terug.
 - 381 BG - 2 B-17's keerden met gevechtsschade terug.
 - 390 BG - 4 B-17's keerden met gevechtsschade terug
-
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.15367) van 8./JG 1 stortte na een botsing met een andere Messerschmitt om 19.02 uur tijdens luchtgevechten neer in de Grooten Lodijkpolder op circa anderhalve kilometer ten zuidoosten van Zuidzande.
Olt. Herwig Zuzic (Staffelkapitän) †
Op 23 augustus werd zijn stoffelijk overschot op de Noorder begraafplaats te Vlissingen ter aarde besteld.

Extract verslag burgemeester van Zuidzande

Am Donnerstag den 19. August 1943 um 19.15 Uhr ist in dieser Gemeinde ein Flugzeug herunter gestürzt im Groeten Lodijkpolder. Im Anfang könnte nicht gleich festgestellt werden von welcher Nationalität das Flugzeug war. Später hat man, aus eigige Stücke welche gefunden sind, den Ein-druck bekommen dass es wahrscheinlich ein Messerschmitt 109 war.

- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.15472) van 8./JG 1 slaagde erin om na de botsing bij Cadzand-Haven een noodlanding uit te voeren.
De vlieger bleef ongedeerd; het vliegtuig liep 20% schade op.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.15612) van 8./JG 1 voerde na een treffen met Spitfires een buiklanding uit op het vliegveld Het Zoute bij Knokke.
De vlieger bleef ongedeerd; her vliegtuig liep 35% schade op.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.19992) van 9./JG 1 voerde om 19.03 uur na luchtgevechten ter hoogte van Walsoorden – nabij de voormalige veerbootlocatie bij Perkpolder – een noodlanding uit waarbij de machine zo zwaar werd beschadigd dat deze later moest worden afgeschreven.
Fw. Hans Meissner werd hierbij zwaar gewond.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.20092) van 9./JG 1 stortte om 19.05 uur na luchtgevechten neer op één kilometer ten oosten van Groede. Lt. Hans-Joachim Niemeyer kwam hierbij om het leven maar staat sindsdien als vermist opgegeven.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.20498) van 9./JG 1 stortte na luchtgevechten neer bij het gehucht de Knol nabij de gemeente Hoek.
Lt. Horst Bork †
Op 23 augustus werd hij op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.20525) van 7./JG 1 stortte om 19.25 uur ter hoogte van Hoek van Holland na luchtgevechten met B-17's in de Noordzee.
Fw. Gustav Schulze safe
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.20521) van III./JG 1 stortte na luchtgevechten neer nabij een locatie die door Duitse bronnen als De Boer wordt omschreven.
De onbekend gebleven piloot bleef (naar alle waarschijnlijkheid) ongedeerd.
- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr.15464) moest als gevolg van brandstofgebrek een noodlanding uitvoeren op een vooralsnog onbekende locatie.
De onbekend gebleven piloot bleef ongedeerd; het toestel werd zeer zwaar (50%) beschadigd!

¹ Na de oorlog werden hun stoffelijke resten naar de Duitse militaire begraafplaats te Ysselsteyn overgebracht. Hierbij deed zich het opmerkelijke feit voor dat de overblijfselen van Erich Berg blijikbaar niet identificeerbaar waren zodat hij sinds de overbrenging als vermist staat opgegeven.