

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 598

CG-4A

18-09-1944

Schouwen



18 september 1944

In de nacht van 17 op 18 september beperkte Bomber Command zich tot een tweetal diversionaries waarvan één tot aan de het Nederlandse kustgebied en de ander tot boven het Nederlandse luchtruim.

De missie – waarvoor 241 vliegtuigen werden ingezet met als inzet om de Duitse jachtvliegtuigen de lucht in te krijgen – werd een mislukking. De Luftwaffe liet zich niet verleiden of was niet bij machte om zich te laten verleiden. Mosquito's vlogen naar steden als Bremen en Dortmund. Tevens werden 29 RCM missies en 29 Mosquito patrols uitgevoerd.

De daglichtoperaties van Bomber Command beperkte zich tot een missie met 34 Lancasters van 419 en 428 squadron, 30 Halifaxes van 431 en 434 squadron en 10 Mosquito's naar een kustbatterij nabij Domburg.

De missie werd echter op het laatste moment door de master-bomber afgelast nadat acht Mosquito's tussen 1723 en 1743 uur de doelen bij een volledig gesloten wolkendek hadden getracht te markeren.

Vijftien Tempests van AEAFF escorteerden de voor Domburg bestemde aanvalsmacht.

Mission 639 van Eighth Air Force.

Met 252 B-24's van 2nd Bomb Division werd in totaal 782 ton vracht naar de geallieerde luchtlandingstroepen nabij Arnhem en Nijmegen overgevlogen. De noodgedwongen laagvliegende bommenwerpers werden hierbij wel een heel gemakkelijk doelwit voor de in allerijl versterkte Duitse Flak!

Zeven B-24's werden boven Nederland neergeschoten en nog eens zes anderen gingen op andere wijze verloren! Eén toestel van 93 BG moest op 37 mijl ten oosten van Orfordness een ditching uitvoeren (slechts drie overlevenden) terwijl zes crash-landingen als gevolg van (overwegend) Flakschade op Melsbroek en Britse vliegvelden werden uitgevoerd door B-24's van 392 BG en 491 BG.

Daarnaast werden 154 bommenwerpers in meer of mindere mate door de Flak beschadigd.

Exorbitante verliezen voor Eighth Fighter Command.

Twaalf Fighter Groups van Eighth Fighter Command – 374 P-51's, 185 P-47's en 16 P-38's – werden ingezet als escorte voor de B-24's waarbij tevens Flakbatterijen onder vuur werden genomen en tal van overige gronddoelen werden gestrafd. Het werd geen overweldigend succes en met name onder de Thunderbolts vielen talloze verliezen! Twintig P-47's werden neergeschoten en nog eens acht anderen gingen - als gevolg van gevechtsschade - tijdens crash-landingen binnen de geallieerde linie's verloren. Dertig P-47's slaagden erin om met Flakschade alsnog op hun thuisbasis terug te keren.

De P-51's – die zich overwegend op het escorte concentreerden – kwamen beter uit de strijd. Eén machine - een toestel van 359 FG - moest na de landing bij terugkeer als onherstelbaar worden afgevoerd. Zestien anderen konden wel worden hersteld! 7 PG voerde met 7 F-5's fotoverkenningen boven Nederland uit waarbij één toestel boven het Scheldegebied verloren ging.

De luchtlandingen van Market Garden.

Vandaag werd – vanwege het gesloten wolkendek en de verminderde weersomstandigheden – uitsluitend de noordelijke route gebruikt, een route die zoals bekend grotendeels over het luchtruim van Schouwen-Duiveland heen ging. In een tijdsbestek van 1000 uur in de ochtend tot 1700 uur in de middag. Het werd een groots schouwspel met de inzet van 904 US - en 122

RAF Dakota's alsmede kleinere aantallen Stirlings, Albemarles en Halifaxes, een gigantische luchtmacht van (exact) 1200 vliegtuigen met evenzovele zweeftoestellen! Zij werden voorafgegaan door 33 met voorraden beladen Stirlings en nog eens 124 US-Dakota's met parachutisten.

Dit alles vloog over het noordelijke deel van Zeeland en ook nu weer zouden de verliezen navenant zijn.

Operaties van ADGB.

Voor escorte en ondersteuning voerden de jachtvliegtuigen van ADGB - verspreid over de gehele dag – ruim 410 missies uit waarvan het merendeel over het Zeeuwse luchtruim heen vloog. Doelen in en om Zeeland werden hierbij niet ontzien. Zo voerden Spitfires van 126 squadron aanvallen uit op gronddoelen op Walcheren (waarbij één machine werd getroffen). Twaalf Spitfires van 130 squadron en 24 P-51 Mustangs van Nos.129 en 306 squadron vielen in de loop van de middag Flakstellingen en schepen van de Kriegsmarine bij Schouwen-Duiveland aan even later gevolgd door 12 Spitfires van 610 squadron en 11 Spitfires van 41 squadron.

De missies werden in de loop van de avond – wat Zeeuwse doelen betreft – besloten met de inzet van een dertigtal Tempests van Nos. 3, 56 en 486 squadron, die aanvallen op een zestal verkende Flakstellingen in en om Zeeland uitvoerden maar waarbij helaas geen duidelijke resultaten konden worden waargenomen.

extracts from war-diaries.

- **80 squadron** (Manston-Kent) 1240-1445. We were again detailed to attack Flak positions this time around Flushing. Airborne troops were being led over us. Concentrations of light Flak attacked, several guns silenced and the place was generally strafed.
Flg Off P.S.Haw was hit by Flak. He attempted to ditch but eventually baled out at 1200 feet and is missing believed killed. Flg Off Haw and Tempest were seen to crash into sea, his parachute being half opened. Flg Off R.H.Hanney disappeared mysteriously and no facts are available about him.
As reported it was a day of suicide flying!
- **274 squadron** (Manston-Kent) Eighth of our aircraft were despatched at 1245 to attack Flakpositions between Schouwen and Breda in support of the operation Market. Intense medium Flak was experienced during the mission but our boys pressed on with the job and luckily none of our pilots sustained any injury. Two aircraft on return to base were found to be badly holed by enemy gunfire. Later in the day at 1655, eight of our aircraft took off to fly to a point west of Domburg, where they were scheduled to provide target cover to 50 Halifaxes. The heavies however, were not seen presumably due to patches of fog in the area and general thick haze. The Wing-Leader then instructed to return to base where we put in an appearance at 1755 hours.

Operaties van AEF.

De op het vasteland gestationeerde Typhoon en Spitfire squadrons van No.84 Group verleenden in hoofdzaak ondersteuning aan de geallieerde luchtdoelwitstroepen en het oprukkende 2^{de}.Army. De aandacht voor het Schelde gebied was tijdelijk minder intens aanwezig; een opstelling die grote gevolgen met zich meebracht voor de geallieerden.

Flakkommandeur Vlissingen.

2319 Flakalarm! Anflug aus Richtung 3.

2320 Ziele stehen in Richtung 7 Entfernung 6 km.

- 2321 **Kampfmittel melden in Richtung 4 Kaskaden und leichtes Flakfeuer.**
- 2322 Das Ziel ist in Richtung 7 abgeflogen.
- 2325 Flakalarm! Anflug eines Zieles aus Richtung 3.
- 2326 Das Ziel kurvt in Richtung 6 Entfernung 10 km.
- 2329 Kriegswache Ruhe! Die Ziele stehen jetzt in Richtung 6 im Abflug Entfernung 15 km.
- 0026 Seedeich meldet auslaufende Boote.
- 0040 West./- meldet in Richtung 2 eine Maschine, welche wahrscheinlich Blitzlichtaufnahmen macht.
- 0120 Ein Ziel von Richtung 6 nach 8.
- 0156 **Boote haben auf Maschinen geschossen (Ausguck).**
Zwei Maschinen fliegen in Richtung 6 aus.
- 0200 **Souburg: Maschine hat wahrscheinlich in Richtung 3 eine Bombe in die Schelde geworfen und mit Bordwaffen geschossen.**
- 0202 Seedeich hat Bombenabwurf nicht bestätigt; Scheinwerfer 8 hat geleuchtet.
- 0203 Flakalarm! 3 bis 4 Maschinen im Anflug aus Richtung 3-4 Entfernung 8 km.
- 0205 Maschinen drehen und haben jetzt Kurs Nord Richtung Veere
- 0206 Ziele fliegen wieder an! Scheinwerfer 7 leuchtet.
- 0212 **Souburg: Maschinen in Richtung 3 schießen mit Bordwaffen!**
- 0214 Maschinen bei Veere mit Kurs 3 nach 9.
- 0223 Zwei bis drei Ziele über der Schelde in Richtung 4-5 Entfernung 15 km.
- 0228 Die Ziele kreisen weiter über Breskens.
- 0230 **Bei Stand Eiland II ist ein Schuß beim Bordwaffenbeschuß in Munitionskasten gegangen.**
Kein Personenschaden.
- 0243 Flakalarm! Tiefflieger aus Richtung 9.
- 0244 Maschine hat gedreht und fliegt nach Richtung 9, vermutlich Bordwaffenbeschuß bei Westkapelle.
Die Maschine fliegt wieder an (Ausguck)
- 0246 Dishoek meldet die Maschine in Richtung 9 ausfliegend.
- 0249 Kriegswache Ruhe!
- 0650 (bis 0750) Erhöhte Aufmerksamkeit zum Schutze einlaufender Boote.
- 0831 Alarm Süd./- ! Ein Ziel südlich des Gefechtsbereichs.
- 0833 Kriegswache Ruhe! Das Ziel ist in Richtung 5 ausgeflogen.
- 0929 Alarm Domburg! Westkapelle meldet 2 Mustang von Richtung 12 nach 10 tief.
- 0938 Kriegswache Ruhe! Maschinen sind nach Richtung 9 abgeflogen.
- 1040 Alarm Domburg! Luchs meldet 4 Maschinen in Richtung 1 Entfernung 15 km.
- 1043 Kriegswache Ruhe!
- 1204 Flakalarm! Ost./- meldet 2 Tiefflieger aus Richtung 5 über der Schelde.
- 1206 Kriegswache Ruhe! Maschinen fliegen in Richtung 8 aus (Seedeich)
- 1308 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 6 tief.
- 1322 Flakalarm! Tiefflieger aus Richtung 2-3.
- 1326 Süd./- meldet die Motorengeräusche in Richtung 6 ausgewandert.
- 1330 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 3 näherkommend.
- 1331 Eine Maschine kreist über dem Hafen.
- 1336 **Souburg: Detonation in Richtung 5 weit.**
- 1343 Es liegen keine weiteren Meldungen mehr vor.
- 1408 Flakalarm! Luchs meldet mehrere Ziele aus Richtung 11-1.
- 1414 **Ostkapelle meldet in Richtung 1 Flugzeuge mit Schlepper.
Laut Hamster handelt es sich um 15 Lastensegler.**

- 1416 Zehn Flugzeuge mit Schleppern über Schouwen.
- 1421 Mehrere Maschinen aus Richtung 9 Entfernung 15 km.
Westkapelle meldet 8 Maschinen von Richtung 9 nach 12 mittelhoch.
- 1430 Weitere Einflüge mit Schleppern in Richtung 11! Westkapelle meldet 10 Thunderbolt aus Richtung 9 mittelhoch; Maschinen haben Richtung Middelburg.
- 1433 **Veere schießt auf 6 Thunderbolt!**
- 1448 Flakalarm! Mehrere Maschinen von Richtung 9 nach 2.
- 1450 Ostkapelle meldet die Maschinen über See abgeflogen.
- 1451 Schützenkönig meldet mehrere Typhoon von Richtung 11 nach 2.
- 1453 **Weitere Jagd – und Schlepperverbände von Richtung 12 nach 2.**
- 1457 Ostkapelle meldet laufend Einflüge von Schlepperverbände.
Hamster meldet 100 Lastensegler!
- 1459 (bis 1500) Hamster meldet nördlich Schouwen weitere 200 Lastensegler Höhe 1000 m.
- 1509 **Veere beschießt mehrere Spitfire!**
- 1510 Scheinwerfer 10 meldet mehrere Tiefflieger in Richtung 12.
Laut Veere kurven mehrere Maschinen über Veere.
- 1511 **Veere: Maschinen greifen Veere an und werden beschossen!**
- 1516 **Nord./- schießt auf Lightning!**
- 1521 Ostkapelle meldet laufend Einflüge von Lastenseglern in Richtung 12.
- 1529 Mehrere Spitfire und Typhoon fliegen in Richtung 9 aus.
- 1531 Flakalarm! Anflug aus Richtung 7 mit Kurs 9.
- 1532 Die Maschinen in Richtung 9 fliegen über den Wolken aus.
- 1533 **Ostkapelle meldet in Richtung 10 Bombenabwurf.**
- 1534 Veere meldet Motorengeräusche aus Richtung 3 näherkommend; es handelt sich um Jäger!
- 1536 Einflüge von Lastensegler halten weiter an.
- 1542 Souburg meldet eine Maschine über Middelburg.
Die Maschine stürzt und griff im Sturzflug Veere an.
- 1545 Mehrere Ziele fliegen bei Westkapelle aus.
- 1546 **West./- schießt auf eine Maschine tief über der Schelde!**
- 1547 **Seedeich meldet die Maschine brennt! Ausguck meldet Volltreffer am Heck!**
- 1550 **Maschine stürzt ab in Richtung 6 auf Land Entfernung 9,4 km.**Laut Olga 12 km 200°.
- 1555 Hamster meldet weitere Einflüge über Schouwen.
- 1558 Kriegswache Ruhe!
- 1611 Veere hat Alarm! Vier Maschinen in Richtung 3 kreisend und tief.
- 1612 Die Maschinen haben gekurvt und fliegen in Richtung 12 aus.
- 1615 Laut Hamster 600-700 Lastensegler, Einflüge halten an.
- 1625 Flakalarm! Acht Tiefflieger aus Richtung 9.
Seedeich meldet Flakfeuer in Richtung 6.
- 1629 Kampfmittel melden Motorengeräusche aus Richtung 5 näherkommend.
- 1630 Ost./- meldet Motorengeräusche über der Batterie mittelhoch.
- 1632 Vier Maschinen über der Schelde.
- 1635 West./-: die Maschinen sind in Richtung 3 verschwunden.
- 1639 Ostkapelle meldet 10 Maschinen (Lastensegler) von Richtung 11 nach 2 weit.
- 1640 Einflüge von Lastensegler halten noch an.
- 1641 **Fährboote werden angegriffen.**
- 1642 **Süd./- schießt mit leichten und schweren Waffen!** Bombenwurf aber keine Treffer.
- 1644 **Süd./- schießt!** Maschinen fliegen nach Beschuß in Richtung 7 aus.

- Veere meldet weiteren Einflug von Lastenseglern von Richtung 12 nach 3 tief.
- 1650 **West./-, Ost./- und Süd./- schießen auf Spitfire!**
- 1651 **Süd./- und West./-: Maschine brennt!**
- 1652 **Rauchfahne wird stärker.**
- 1653 **Veere meldet Bombenabwurf bei Schouwen.**
- 1654 **Süd./-: angeschossene Maschine in 230° mit starker Rauchfahne im Dunst verschwunden.**
- 1655 Lastensegler fliegen noch laufend von Richtung 12 nach 3 ein.
- 1657 Veere kan zur Zeit keine Lastensegler mehr ausmachen, es fliegen aber immer noch Maschinen ein mit SO-Kurs, vermutlich Transporter.
- 1703 Flakalarm! Anflug aus Richtung 3.
- 1704 Die gemeldeten Maschinen sind in Richtung 9 abgeflogen.
- 1706 **Laut Veere handelt es sich um insgesamt 600-700 Lastensegler, vermutlich Kurs Antwerpen.**
- 1712 Veere meldet Transporter von Richtung 4 nach 6 Kurs Vlissingen.
Flak – und Infanterie Alarm!
- 1714 Fliegeralarm! Ost./- meldet Bombenverbände im Anflug.
- 1715 Ausguck und Seedeich melden Maschinen (11 Commando) fliegen nach Richtung 9 aus.
- 1721 **West./- schießt!**
- 1726 Infanterie Alarm beendet! Verschärfte Aufmerksamkeit auf Luftlandungen!
- 1731 **West./- schießt auf zwei Ziele über der Schelde.**
- 1734 Die Ziele sind nach Beschuß in Richtung 8 ausgeflogen.
Kampfmittel melden Motorengeräusche aus Richtung 3 näherkommend.
- 1738 **Ost./- schießt! Bombenabwurf auf die Fähre.**
- 1739 **West./- schießt! Süd./- schießt mit leichten Waffen!**
- 1740 Seedeich meldet wahrscheinlich keine Bombentreffer.
- 1741 Die Maschinen sind in Richtung 9 ausgeflogen.
- 1752 Flakalarm! Zwei Tiefflieger über der Schelde
- 1753 **Scheldewaffen und Scheinwerfer 8 melden in Richtung 6 einen Absturz!**
- 1754 Mehrere Maschinen von Richtung 3 nach 12 über Oosterschelde.
- 1755 **Nord./- schießt!**
- 1757 **7./- hat eine Mosquito abgeschossen!**
- 1758 **Ausguck meldet in Richtung 3 Absturz einer Maschine.
Seedeich meldet in Richtung 4 ein Abschuß!**
- 1800 **Souburg und West./- melden Aufschlag und Brand in Richtung 3 weit.**
- 1802 Veere meldet eine Transportmaschine von Richtung 1 nach 10 und 2 Jäger in 2-12.
- 1803 **Scheinwerfer 16 hat in Richtung 2 einen hellen Brand beobachtet.
Seedeich meldet Flakfeuer in Richtung 4.**
- 1804 Tiefflieger über der Schelde.
Ost./-, West./- und Süd./- schießen!
- 1805 Vier Tiefflieger über der Schelde Kurs Richtung 6.
Scheinwerfer 23 meldet weitere Tiefflieger über der Schelde.
Scheinwerfer 7 meldet in Richtung 9 eine brennende Maschine.
Ausguck meldet aus Richtung 3 eine Spitfire tief im Anflug auf Gefechtsstand.
**4 cm Treffer im Rumpf beobachtet!
Maschine schießt mit Bordwaffen auf 4 cm Stand und eigene Stellung!**
- 1806 **Kampfmittel melden eine Maschine brennt!**
- 1808 (bis 1810) Eine Liberator von Richtung 11 nach 8.
- 1812 Kriegswache Ruhe! Die Ziele sind in Richtung 9 abgeflogen.

1825 Flakalarm! Schützenkönig meldet Anflug aus Richtung 10 mit Kurs Richtung 4, Entfernung 30 km.

Es handelt sich um etwa 40 Ziele.

1829 Fliegeralarm! Mehrere Ziele aus Richtung 10 im Anflug.

1830 **Hamster meldet Phosphorabwurf bei Domburg.**

1835 Domburg meldet Phosp[horplättchen über Batterie niedergegangen! Düne brennt.

1838 Luchs meldet ein Ziel in Richtung 11 Entfernung 25 km.

1839 In Richtung 10 – Entfernung 30-40 km – 40 bis 50 Ziele mit Kurs Ost.

1840 Fliegeralarm! Ziele aus Richtung 10 haben Kurs Domburg.

1844 **Monica meldet Phosphorabwurf in Richtung 12.**

1845 Die Ziele kurven jetzt bei Domburg.

1848 Verband hat wieder gedreht und steht jetzt in Richtung 11 mit SO-Kurs Entfernung 20 km.

1850 Die Ziele haben gedreht und nehmen Kurs Nord.

1853 Hamster meldet die Ziele sind nach Nordwesten abgeflogen.

1855 Entwarnung und Kriegswache Ruhe!

2020 **Erhöhte Aufmerksamkeit auf Landungen von See und aus der Luft!**

Posten sind entsprechend zu orientieren.

Der Munitionsverbrauch betrug 366 Schuß 10,5 cm – 303 Schuß 4 cm – 925 Schuß 3,7 cm – 5034 Schuß 2 cm und 856 Schuß MG.

Flakgruppe Hansweert – Wemeldinge.

1530 (bis 1800) 6 Anflüge mit insgesamt 15 Spitfire und 11 Mustang an Hansweert ohne Angriffe.

Abwehr mit 15 mm, 2 cm, 3,7 cm und Raketensperre.

Lagebericht an Seekommandant.

1414 (bis 1550) Laufend Einflüge von Flugzeugen mit Lastenseglern über Schouwen und nördlich davon. Einflüge halten zur Zeit noch an.

1512 (bis 1518) Greifen 10 Spitfire Stellungen und Boote mit Bordwaffen bei Veere an. Laut Auskunft Bootsmaat Arenz (Rheinflottille) bei Angriff von Spitfire keinerlei Personen – und Sachschaden.

1550 Ein Marauder (Propaganda Maschine) abgeschossen.

1600 (bis 1700) Ca. 600-700 Lastensegler und Transportmaschinen mit SO-Kurs tief eingeflogen, vermutlich Kurs Antwerpen.

1712 Rückfliegende Transportmaschinen mit Kurs Vlissingen wobei Infanterie Alarm.

1830 Anflug von 30-40 Maschinen aus Richtung 10. Phosphorabwurf bei Domburg. Vorher (1640 und 1730 Uhr) Bombenabwurf auf Fähren in der Westerschelde.

2000 (Ab) Nur vereinzelt Überflüge, vorwiegend Rückkehrer aus Deutschland.

In der Zeit zwischen 1700 und 1800 Uhr insgesamt 5 Maschinen durch Flak, teilweise unter Beteiligung der Boote, abgeschossen!

Samenvattingen Seekommandant Süd-Holland.

0240 AK-Stand 203 meldet: Feindmaschine beschießt 4./203 (Cadzand) wobei jedoch keine Ausfälle.

1230 In einer Besprechung mit Flakkommandeur Vlissingen – K.Kpt.Köll – veranlasse ich daß einer der drei Phasen der Hansweert Raketensperre nach Veere transportiert wird.

- Der Scheldezug (7./815) soll mit seinen 3,7 cm Waffen von der Breskensseite nach Vlissingen Eiland geschafft werden. Dafür 2 - 4 cm Flakwaffen nach Veere zur Unterstützung der dortige Flakabwehr.
- 1400 Starke Einflüge von Transportverbänden und Lastenseglern über Schouwen, Goeree und Flandern von Flakgefechtsstand 810 gemeldet.
Abschußergebnis bei den Einflügen :
- 1401 Ein Spitfire durch 2./- und 7./810, 3./203 und Boote.
- 1430 Ein Lastensegler bei Haamstede notgelandet wobei 27 Mann Besatzung durch Infanterie und VGAD gefangen genommen. Zwei SMG und zwei LMG sowie ein Granatwerfer erbeutet.
- 1520 Ein Transporter durch 2./202 und 4./1231 bei Haamstede wobei 5 Mann gefangen genommen.
Zwei Verluste bei HKA.
- 1520 Ein Horsa (Lastensegler) durch 3./202 und 6./815 bei Westenschouwen. Besatzung flüchtig, ein PKW erbeutet.
- 1522 Ein Horsa durch 6./815 und 3./202 bei Burgh wobei 4 Mann gefangen und ein PKW sichergestellt.
- 1524 Eine Dakota (Transporter) über See durch 6./815, 3./202 und 4./1231.
- 1530 Ein Horsa durch 2./202 bei Nieuwerkerke (Nierkerke in doc.) Ladung ein PKW.
Zahl der Gefangenen erhöht sich später auf 32.
- 1550 Eine Propaganda Maschine – täglich erscheint eine Maschine und wirft Flugblätter ab – vom Typ Boston durch 3./-, 5./- und 7./810 abgeschossen.
- 1630 Ein Lastensegler im Südosten von Overflakkee notgelandet. Stoßtruppe der Infanterie und VGAD angesetzt wobei 5 Mann gefangen und ein PAK und ein LKW durch Feuer vernichtet.
- 1640 (und 1733) Jabo-Angriffe auf Fährverkehr Breskens-Vlissingen wobei keine Schäden.
- 1718 Eine Dakota durch 6./- und 3./810 auf See abgeschossen.
- 1730 Eine Dakota durch 2./-, 3./-, 6./- und 7./810 in LG23 abgeschossen.
AK-Stand 203 meldet Jabo-Angriff auf 3./203 wobei ein 4 cm Geschütz vorläufig unklar und ein Leichtverwundeter.
- 1757 Ein Mosquito durch 5./810, 7./815 und Boote des Föhrenschatzes abgeschossen.

Admiral in den Niederlanden. (konvoovaart Zeeuwse wateren inbegrepen)

- Sonderstab Knuth: **MFP 829** Bombenvolltreffer auf Heck und **MFP 391** vorläufig außer Kriegsbereitschaft. Schlepper "**Buffon**" ausgebrannt und große Fähren bis auf einen Maschinenschaden.
Nachmittags laufend Jabo-Angriffe Scheldegebiet.
- Von in der Nacht 17/18 notgelandeten Lastensegler von VGAD bei drei eigenen Verlusten, 26 Gefangene gemacht und 5 Feindtote.
- 1013 In den Seeländischen Gewässern laufende Jabo-Angriffe wobei **M3663**ⁱ Totalverlust. Boot **M3667** ist Zijpe aufgelaufen. Es gibt 3 Tote und 11 Schwerverletzte.
- 1415 (Meldung der Führer der Motorbootsverbände): SN-Geleit in den Seeländischen Gewässern beim Einflug von zwei Verbänden Lastensegler von etwa 150 Jabo's 2,5 Stunden mit Raketenbomben, Bordwaffen und Phosphorgeschoßen angegriffen.
Brennende Boote haben Zijpe als Nothafen angelaufen. **AF 89**, **P-Mot.B10**, **M3663** und **M3667** gesunken! **AF 87** Bombentreffer und schwere Schäden.
Gesamtverluste 6 Tote darunter Stabsarzt Dr. Lendrodt (Flottillen-Arzt 1^{ste}. Artillerie Flottille) und 45 Verwundete. Geheimsachen **AF 89** total verbrannt.
Vier beobachtete Abschüße und mindestens 15 Maschinen in Brand geschossen!

- Sämtliche Boote feuerten bis Festbrennen der Rohre! Besatzung und Verwundete zunächst in Zijpe an Land gegeben. Tiefflieger Beschuß bei Versorgung Verwundeter.(zie ook bijlagen!)
- 1515 Bordwaffenangriff bei Veere.
- 1600 Batterien Renesse und Schouwen nachmittags von Tieffliegern angegriffen! Schießen aller Waffen auf Lastensegler wobei 4 Maschinen abgeschossen bzw. notgelandet sind.
- 1630 Zwei Fliiegerangriffe mit Raketen auf Boote der 38^{ste}.Minensuch Flottille wobei zwei Flugzeuge abgeschossen wurden. **M3832** hat ein Schwerverwundeter!
- 1900 Bombenangriff auf Vlissingen und Terneuzen wobei große Fähre "**Königin Wilhelmina**"und drei MFP sowie ein Schlepper beschädigt. Ein Schlepper Totalverlust!
- **AF 92** von SN-Geleit Gefechtsschäden und deswegen beschränkt Kriegsbereit.
- 1800 Sonderstab Knuth meldet: 1856 Soldaten, 291 Fahrzeuge und 49 Geschütze sowie Heeresgut als Tagesleistung! 2^{de}.Artillerie Flottille 1 Toter und 2 Verwundete. Breskens Verkehr mit 2 MAL und eine Fähre trotz Jabo's. Es sind noch 245 Geschütze 7,5 cm über zusetzen sowie Teile der 712^{de}.Infanterie Division und wenige Flakeinheiten,

Een lucht – en zeeslag in de Oosterschelde.

(Het Duitstalige Gefechtsbericht is op plaats en moeilyk leesbaar) zie bijlage

Am 18/09 lief um 1230 Uhr das N-Geleit von Veere aus nach Dordrecht. Die Reihenfolge der taktischen Nummern war Führerboot **AF 89**, dann in Killinie **P-Mot.B 10**, KFK's der 38^{ste}. Minensuch Flottille und als Schlußsicherung **AF 87**.

Beim Runden der Zierikzeetonne erschienen aus der Sonne stoßend plötzlich 8 Jabo's über uns und es wurde sofort von den AF's das Feuer eröffnet. Die Jäger drehten ab und machten Scheinangriffe. Gleichzeitig tauchten aus dem Hochdunst Schwärme von Jägern auf uns in breiter Front fliegende Schlepper mit Lastenseglern, Flughöhe 2000 m. Nunmehr war das Geleit von ca. 150 Jabo's verschiedener Typen umkreist, die sich durch immer neu hinzuffliegende Jabo's ablösten. Nach allen Seiten feuernd und beobachtend wurden die Jabo's durch gutliegendes Feuer dem Geleit ferngehalten.

Schon beim zweiten Angriff wurde von **AF 89** (vordere Vierling) ein Thunderbolt zum Absturz gebracht!

Die Jäger hatten offensichtlich die Aufgabe uns voll zu beschäftigen um ein Beschießen der Lastensegler zu vermeiden. Um 1452 stürzte der zweite Jäger ab – Typ unbekannt, Sternmotor – als er das Geleit von hinten angriff. Abschuß erfolgte durch achtere Vierling von **AF 87** und Absturz erfolgte an Steuerbord-Seite des Geleits ins Wasser.

Da die Flugrichtung des Lastenseglerzuges genau über Zijpe-Anna Jacoba führte, entschloß ich mich der Gefahr eines Bombardierens durch begleitende viermotorige Bomber nicht zu begegnen und ging durch hart Steuerbord auf Gegenkurs. Es fanden weiterhin laufende Gefechte mit Jägern statt, die die AF's und das Geleit mit Raketenbomben und Bordwaffen beschossen. Durch das konzentrische Feuer wurden die Jabo's immer wieder zum frühzeitigen Hochziehen veranlaßt und somit stand zu Anfang die geringe Trefferwirkung des Gegners nicht im Verhältnis zu seinen zahlreichen Angriffen. Allein auf **AF 89** wurden nach anderthalb stündigen Gefecht 27 Tiefangriffe registriert, ohne die Angriffe auf die anderen Boote.

Gegen 1600 Uhr entstand eine Pause in den Anflügen der Lastensegler und hatte auch ein Abfliegen der Jabo's zur Folge.

Ich faßte nunmehr den Entschluß, da wir den Strom ausnutzen wollten, mit dem Geleit schnell durch die Straße Zijpe-Anna Jacoba durchzubrechen. Nach ca.10 Minuten tauchten erneut große Verbände von Lastenseglern und die sie begleitenden Jabo's auf. Ich wollte unter allen Umständen durchhalten und lief mit Höchstfahrt (8 Sm) eng aufgeschlossen weiter. Die Ausfälle auf den Booten waren bisher gering, sodaß ich es wagen konnte. Nunmehr kehrten aber auch die erste Gruppe der Lastenseglerschlepper mit Jabo's zurück und der lange Zug der Flugzeuge wollte nicht abbrechen. Wir befanden uns nunmehr in einem Hexenkessel von angreifenden Jabo's, die wahrscheinlich noch ihre Munition nach verschießen wollten bevor sie nach Hause zurückkehrten. Von allen Seiten fielen sie mit Raketenbomben und Bordwaffen über das Geleit her.

Nach allen Seiten feuernd stürzte um 1608 Uhr der von **AF 89** durch 3,7 Treffer und gleichzeitig von **AF 87** mit gutliegendem Schüße getroffene Jabo ca.600 m von AF89 Backbord querab ins Wasser wobei Abschluß erfolgte durch beide AF's.

Plötzlich brannte eine fahrende KFK und **AF 89** fing auf dem Achterschiff Feuer durch Phosphorgeschosse, das aber durch schnelles Zugreifen gelöscht wurde. Ein Verband von 10 Jabo's flog noch über die von allen Seiten angreifenden Jabo's und streute in Kursrichtung fliegend Phosphor ab, der teilweise auf die Decks der Boote fiel und alle Boote Feuer fingen. Die Ausfälle wurden größer und so entschloß ich mich Zijpe als Nothafen anzulaufen um Verwundete von Bord zu geben und Brände zu löschen.

Um 1635 Uhr wurde ein vierter Jäger, der die Mitte des Geleits im Tiefflug anflieg, zum Absturz gebracht. Der Absturz erfolgte in ca. 4000 m Entfernung von **AF 89** Backbord achteraus. Viele Jäger brannten nach ihren Angriffen am Rumpf und Tragflächen und die Mindestzahl ist mit 15 zu veranschlagen von denen die Hälfte als später abgestürzt abgesehen werden können.

Die Schiffe feuerten trotz Ausfall mehrerer Waffen und Bedienungen bis zum Festbrennen der Waffen, bzw. Deckten das an Land bringen der Verwundeten und Toten vor den Jabo's, die die Krankenträger an Land beschossen. Als alle Flakwaffen festgebrannt waren und die schweren Waffen durch Verhinderung des Schußfeldes – ganz tief angreifende Maschinen – nicht mehr einzusetzen waren, wurde den Besatzungen nach Bergen aller Verletzten befohlen an Land in Deckung zu gehen. Die Jabo's friffen nun die Deckung suchenden Soldaten weiter mit Bordwaffen an. Die Kommandanten verließen als letzte die Boote und verblieben mit einigen Soldaten, mit Handwaffen bewaffnet, in direkter Nähe der Boote.

Auf die am Deich liegenden Kommandanten und Soldaten, sowie auf die Boote, wurde von laufend wieder angreifenden Jabo's noch gefeuert. Die beim Einlaufen entstandenen Brände wurden vor verlassen der Boote gelöscht. Bei dem weiteren Beschuß entstand ein neuer Brand auf **AF 89** in den Munitionsbereitschaftsspinden und Treiböltanks. Inzwischen hatte sich der Brand über das gesamte Fahrzeug ausgedehnt und die Munition explodierte. Kurz darauf versank das Schiff langsam in brennenden Zustand.

Es wurde einwandfrei von mir beobachtet daß das gesamte Mittelschiff von unten bis oben brannte in dem sich die gesamten G-Sachen befanden, die somit als vernichtet anzusehen sein.

Beim Einlaufen in den Hafen wurde **AF 87** die Ruderlage zerschossen und das Boot lief innerhalb des Hafens mit dem Bug auf die Böschung. Nach dem die Jabo-Angriffe aufgehört hatten, konnte die Ruderanlage mit Bordmitteln wieder in Stand gesetzt werden sodaß das Boot beim nächsten Hochwasser wieder manövrierfähig wurde. Da bei den vorherigen Angriffen in allernächster Nähe um **AF 87** herum 8 Bomben gefallen waren, hatte das Boot mehrere Unterwasserlecks, die ebenfalls mit Bordmitteln notdürftig abgedichtet werden konnten. Desgleichen 28 zwei-cm Einschüße an Backbord Seite in der Nähe der Wasserlinie. Bei ununterbrochenem Pumpen war das Boot nun schwimmfähig!

Die KFK's und **P-Mot.10** wurden nach dem Einlaufen ebenfalls von den Jabo's mit Bordwaffen beschossen. Dadurch geriet zunächst ein KFK in Brand und kurz darauf **P-Mot.10**. Der zweite KFK war auf Strand hochgelaufen, die Maschine stand durch Untertreffer unter Wasser sodaß das Boot sank in brennendem Zustand. Da der auslaufende Treibstoff von **AF 89** und **P-Mot.10** auf dem Wasser weiter brannte griff das Feuer auch auf die am Strand liegenden KFK über, konnte aber später wieder gelöscht werden sodaß das Boot noch zu retten ist.

Nachdem Verwundete durch Rheinflottille bei Anna Jacoba übergesetzt waren, wurden die Toten an Bord von **AF 87** geborgen. Bei steigendem Wasser kam **AF 87** um 0330 Uhr frei und lief mit eigener Kraft nach Dordrecht. Durch ein von Führer der Motorbootsverbände gesandtes Schiff wurde ein Teil der Besatzung von **AF 89** bereits um 0200 Uhr nach Dordrecht gebracht. Die restlichen Besatzungsmitglieder, sowie die Besatzung von **P-Mot.10** wurde mit **AF 87** nach Dordrecht überführt.

Gesamtverluste: AF 89, ein KFK und P-Mot.10 Totalverlust! AF 87 ein Bombenvolltreffer und schwere Schäden, ein zweites KFK schwer beschädigt.

Besatzungsverlust: Insgesamt 6 Tote und 45 Schwer – und Leichtverwundete, davon auf AF89 1 Toter, 6 Schwerverletzte und 6 Leichtverletzte. Auf AF87 2 Tote, darunter an Bord eingestiegen Stabsarzt 1^{ste}. Artillerie Flottille, 5 Schwer – und 11 Leichtverwundete.

Zusammenfassung der eigenen Erfolge: 4 einwandfreie Abschüße von Jabo's verschiedener Typen, 15 brennende Flugzeuge, davon mindestens die Hälfte wahrscheinlich abgestürzt, da besonders schwer beschädigt. Im Laufe des Gefechts ein Lastensegler bei Ouwerkerk zur Notlandung gezwungen da 8,8 cm Sprengwolken zwischen Schleppflugzeug und Lastensegler lagen (wahrscheinlich Schlepptrasse getroffen). Zur Landungsstelle des Lastenseglers fliegenden viermotorigen Bomber durch 8,8 cm beschädigt und zum Abdrehen gezwungen. Ich bitte um Anerkenntnis 1 Jägerabschuß für AF89, 1 Jägerabschuß für AF87, 1 gemeinsamen Abschuß für AF87 und AF89 und 1 Jägerabschuß für die zwei KFK's. Die übrigen Erfolge bleiben offen!

Munitionsverbrauch.

AF 89 – da genaue Angabe nach Verlust des Bootes nicht möglich. Nach Schätzung der Geschütsführer ca. 200 bis 250 Schuß 8,8 cm – ca. 500 Schuß 3,7 cm – ca. 4000 Schuß 2 cm und etwa 1000 Schuß MG.

AF87 – 176 Schuß 8,8 cm – 380 Schuß 3,7 cm – 3500 Schuß 2 cm und 200 Schuß MG (anschließend MG durch Jabo-Angriffe zerschossen).

Munitionsverbrauch der KFK's noch nicht feststellbar.

Einsatz der Rheinflottille und Hafenschutzgruppe Vlissingen.

Zum Schleppen von Leichtern werden 10 HR-Boote zwischen Terneuzen-Kruiningen und Hansweert eingesetzt. Motorschiff "Bath" fährt nach Vlissingen. Drei HR-Boote fahren Geleitschutz Breskens-Vlissingen. Je drei Boote auf Position 11 und 12.

Einsatz von **HV03** als Flakschutz und zur Beförderung von 11 Mann Truppen und Heeresgut von Breskens nach Vlissingen.

KTB 32^{ste}. Minensuch Flottille.

Beide Gruppen führen bis Vormittags und von Dämmerung ab Schlepp – und Übersetzverkehr, vor allem auf der Linie Vlissingen – Terneuzen durch.

Während des Tages mehrere Jabo-Angriffe auf Hafen Terneuzen. Dabei ein Schlepper versenkt und zwei Pionierfähren zerstört.

De geallieerde vliegtuig verliezen in en om Zeeland.

Tijdens de in gang zijnde operatie Market Garden werden zeer veel verliezen geleden. Een gedeelte daarvan vond plaats in en om Zeeland.

- Spitfire Mk.IX ML182 van 118 squadron werd tijdens het escorteren van de B-24's door afweervuur van 2./- en 7./810 alsmede 3./203 getroffen waarna de piloot uitweek naar Kortrijk alwaar een noodlanding kon worden uitgevoerd. Het hierbij zwaar beschadigde toestel werd de volgende dag als onherstelbaar afgeschreven.
Flt.Sgt. R.Wigley wia (slightly)
- Een Spitfire van 126 squadron werd (volgens vooralsnog onbevestigde berichten – Luchtbrug Market Garden) door Flak vanaf Walcheren zwaar beschadigd. De piloot slaagde er desalniettemin in om alsnog Engeland te bereiken.
- Spitfire Mk.IXc MH320 van 303 (Polish-Kosciusko) squadron – afkomstig van Westhampnett Sussex – stortte om 1430 uur neer in een boomgaard van L.Th. en Th.A.Vogelaar onder de gemeente Krabbendijke. De omgekomen piloot werd door soldaten van de Duitse Wehrmacht in deze boomgaard begraven. Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar de militaire begraafplaats te Bergen op Zoom. Het toestel escorteerde Liberators op een resupply mission en werd geclaimd door Leichte Flakabteilung 4./716.(bron RL7/118 – Luftfl.Komm.31)
Sgt. Stanislaus Dworski +
- Spitfire Mk.IX MK682 van 312 squadron werd tijdens een escorte missie naar Eindhoven door de Alarm Flakzug 7./AR 1719 om 1630 getroffen waarna het toestel nabij Strijen neerstortte.De batterij had hiervoor slechts 57 Schuß 2 cm en 100 Schuß MG nodig!
Flt.Sgt. A.Ocelka pow/wia
- Spitfire Mk.IX PT913 van 345 (French-Berry) squadron ging op een vooralsnog onbekende locatie verloren. Het is echter zeer waarschijnlijk dat het toestel, dat een gewapende verkenning uitvoerde, in het Kanaal is gestort.
Adj.Chef Maurel mia (nadere gegevens onbekend)
- Spitfire Mk.XIV van 610 squadron werd tijdens een escorte missie naar Arnhem zwaar door de Flak van Schouwen getroffen. Na terugkeer op de basis zou blijken dat het toestel als onherstelbaar moest worden afgevoerd.
Flt.Sgt. W.Shaw RNZAF safe
- Tempest Mk.V EJ583 van 80 squadron werd – naar alle waarschijnlijkheid door Flak van het S-N Geleit – neergeschoten waarna de machine nabij Strijen neerstortte. De piloot kwam hierbij om het leven en werd op de protestantse begraafplaats aldaar begraven.
Flg.Off. Robert Hawksley Hanney +
- Tempest Mk.V EJ668 van 80 squadron werd – wederom naar alle waarschijnlijkheid door Flak van het S-N Geleit – getroffen waarna het toestel op circa 20 mijl uit de kust ter hoogte van Hoek van Holland in zee stortte.
Flg Off. Peter Struan Haw mia
Runnymede Memorial Panel 206

2Lt. Joseph T. Sulkowski evaded
Hij kon zich op 2 november weer bij zijn onderdeel melden.

S/Sgt. Elton E. Southwell pow
T/Sgt. Eugene J. Kieras +

Zijn parachute opende zich niet zodat hij zijn dood tegemoet viel. Zijn stoffelijk overschot werd op de algemene begraafplaats van Heinkenszand ter aarde besteld.

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

S/Sgt. Benjamin E. Brink pow
S/Sgt. Loyce E. Ely evaded

Ook hij keerde op 2 november weer terug bij zijn onderdeel.

S/Sgt. Normand B. Hebert pow
Pvt. Edward Yensho +

(U.S.Army Transportation Technician) Zijn stoffelijk overschot werd in 's Heer-Abtskerke aangetroffen waarna ook hij op de algemene begraafplaats van Heinkenszand werd begraven.

Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar een Amerikaanse militaire begraafplaats te Luxemburg.

- B-24J 42-50829 van 93 BG/ 330 BS – gestart van Hardwick Norfolk - moest als gevolg van grondvuur ter hoogte van Goedereede een ditching op zee uitvoeren. Ter hoogte van het droppingsgebied werden twee motoren door het vuur van infanterie wapens getroffen en liepen twee bemanningsleden verwondingen op. Na de voorraden te hebben afgeworpen werd geklommen tot een hoogte van ± 1000 meter en koers gezet naar het kustgebied. De hoogte kon niet worden vastgehouden en – ondanks verwoede pogingen om alles wat kon worden gemist overboord te gooien – moest de ditching plaatsvinden voordat iedereen de crash-posties had kunnen innemen.

Drie bemanningsleden konden worden gered maar de overigen kwamen door verdrinking en mogelijk verwonding om het leven. Hun nagedachtenis is opgenomen op The Walls of The Missing op de Amerikaanse militaire begraafplaats te Cambridge.

Captain John H. Geer mia

Major Henry K. Segars Jr. mia

1Lt. George F. Blankenship mia

S/Sgt. Raymond M. Tompkins mia

T/Sgt. Hiel R. Reed mia

1Lt. James H. Marshel Jr. mia

S/Sgt. Ervin R. Janiszewski mia

T/5 Albert Runetzky mia

(dropmaster of 490 QM Depot.Co.)

2Lt. George G. Karian safe

T/Sgt. Robert R. Lamoureux safe

S/Sgt. Joseph A. Sciegaj safe

- C-47A Skytrain 43-93098 van 439 Troop Carrier Group/ 94 squadron werd om 1420 uur door Flak vanaf Haamstede getroffen waardoor een noodlanding niet meer was te vermijden en automatisch ook gevolgen had voor de door dit vliegtuig gesleepte glider. Na de geslaagde noodlanding op het vliegveld nabij Nieuw Haamstede werd de crew door Duitse soldaten onder vuur genomen waardoor één bemanningslid werd gedood en een tweede verwondingen opliep. Twee dagen later - op 20 september -

werd Captain Fred O.Lorimor op de tijdelijke militaire begraafplaats van Haamstede ter aarde besteld.(zie ook bijlage)

Major Joseph A.II Beck	Pilot	pow
Captain Fred O.Lorimor	Co-Pilot	+
1Lt. Vincent J. Paterno	Navigator	pow
T/Sgt. Charles E. Patterson	Engineer	pow
Sgt. Vernon E. Gillespie	Radio	pow/wia

- GC-4A – met als piloot 2Lt.George T.Hall – moest als gevolg van het loskoppelen door het sleepvliegtuig – de hierboven weergegeven C-47A – eveneens in de nabijheid van deze Skytrain een gedwongen landing op Schouwen uitvoeren.

2Lt. George T. Hall	pow
Capt.Arthur Kroos	pow
?? ??	pow
?? ??	pow

Nadere gegevens staan echter tot op heden nog niet tot mijn beschikking.

- Albemarle Mk.V V1616 van 296 squadron voerde als sleepvliegtuig voor een Horsa (vermoedelijk Chalkno.876) een vlucht uit naar een dropping zone nabij Arnhem. Tijdens het overvliegen van het kustgebied werd het vliegtuig door treffers van lichte Flak beschadigd waardoor o.a. de starboard ailerons en de aileron trimmer niet meer funtioneerden en waardoor het vliegen een vrijwel onmogelijke opgave werd. Niettemin slaagde de bemanning erin om hun glider nabij de dropzone af te leveren en het toestel terug naar haar basis in Engeland terug te vliegen alwaar de missie in een crash-landing eindigde.

Flt.Lt. Boyer	safe
Flt.Lt. Crocker	safe

- Glider – Type Horsa met Chalkno.1007 – gevlogen door S/Sgt. Newton en Sgt. Douglas Smithson (No.10 Flight - G squadron) en gesleept door een Stirling (Flt.Sgt.Herger) van 190 squadron - kwam in de slipstream van een in de nabijheid vliegende Dakota als gevolg waarvan de sleepkabel brak.

De crew slaagde erin om op Goeree-Overflakkee nabij Oude Tonge een noodlanding uit te voeren waarna de bemanning en drie soldaten van een anti-tankbatterij door Duitse troepen gevangen werden genomen. De lading – bestaande uit een jeep en een 6-pounder antitankkanon – kon alvorens de Duitsers arriveerden tijdig onklaar worden gemaakt en de glider in brand gestoken.

S/Sgt Newton	Glider Pilot Regiment	pow
Sgt. Douglas Smithson	Glider Pilot Regiment	pow
?? ??	Airlanding Light Regiment	pow
?? ??	Airlanding Light Regiment	pow
?? ??	Airlanding Light Regiment	pow

- Glider – Type Horsa met serialno. B32 en Chalkno. 956 – gevlogen door S/Sgt.Bernard Black en Sgt. Philip Hudson en gesleept door een Stirling (Flg.Off.Gougher) van 299 squadron – verloor eveneens de sleepkabel als gevolg van slipstream. Als gevolg hiervan landde de Horsa op Schouwen-Duiveland op een locatie tussen Ouwerkerk en Nieuwerkerk. De bemanning alsmede de vier soldaten probeerden zich in eerste instantie aan gevangenschap te onttrekken hetgeen voor drie

van hen een onhaalbare zaak bleek te zijn (zie bijlage). De lading, bestaande uit een jeep en een trailer, viel eveneens in Duitse handen.

S/Sgt. Bernard Black	Glider Pilot Regiment	escapy
Sgt. Philip Hudson	Glider Pilot Regiment	escapy
?? ??	4th.Parachute Brigade	pow
?? ??	4th.Parachute Brigade	pow
?? ??	4th.Parachute Brigade	pow
Pvt. Herman de Leeuw	No.2 Troop	escapy

- Glider – Type Horsa met serialno.B28 en Chalkno.878 – gevlogen door S/Sgt. Watkinson en Sgt. Jones en gesleept door een Albemarle Mk.V (Flt.Lt.Horn) van 296 squadron – werd tijdens het overvliegen van het Zeeuwse kustgebied (aangegeven wordt Middelburg!) dermate zwaar door Flak getroffen dat een noodlanding onvermijdelijk werd. Ongeveer 20 minuten later, nadat de Albemarle de sleepverbinding had verbroken, werd nabij Fijnaart de landing ingezet.

Na een kort vuurgevecht met de Duitsers – waarbij aan geallieerde zijde één man sneuvelde en een tweede gewond raakte – moesten de inzittenden de (ongelijke) strijd staken en zich overgeven. (zie ook bijlage voor uitgebreide bijzonderheden). Naast vier soldaten vervoerde de glider nog een 75 mm houwitser, een jeep en een trailer.

S/Sgt. Charles Rollet Watkinson	Glider Pilot Regiment	pow
Sgt. H.P. Clarke	Airlanding Light Regiment	pow
Gunner Jeff Tyson	Airlanding Light Regiment	pow
Gunner Don Ackerman	Airlanding Light Regiment	pow
Driver Joe Spence	Airlanding Light Regiment	pow/wia
Sgt. Arthur Lander Jones	Glider Pilot Regiment	+ (22/09)

Hij werd op de algemene begraafplaats van Dinteloord begraven. Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar de militaire begraafplaats te Bergen op Zoom.

- Talloze andere vliegtuigen – C-47's, Dakota's, Stirlings alsmede Horsa's en Hamilcar's – werden door Flak in Zeeland getroffen waarna in diverse gevallen een crash-landing, al dan niet na nog meer schade op het vervolgtraject te hebben opgelopen, moest worden uitgevoerd.
Het is echter ten enen male onmogelijk hier een onderscheid in aan te brengen.
- Hetzelfde is van toepassing op diverse claims zoals weergegeven door de Seekommandant Süd-Holland waarbij het (met name) gaat om Dakota claims zoals gerapporteerd om 1718 en 1730 (mogelijk zelfs één enkele machine. Nadere gegevens zijn mij vooralsnog niet bekend.

Bijlage 01 - Missing aircrew report 10120 Aircraft 42-94886 "Pursuit of Happiness"

Crew positions and status:

P 1Lt. Gerow, James A.	pow
CP 2Lt. Vallarelli, Frederick J.	pow
N 2Lt. Grandon, David R	pow
B 2Lt. Sulkowski, Joseph T.	evaded
R/O S/Sgt. Southwell, Elton E.	pow
EnG T/Sgt. Kieras, Eugene J.	+
WG S/Sgt. Brink, Benjamin E.	pow

WG S/Sgt. Ely, Loyee E. evaded
TG S/Sgt. Hebert, Normand B. pow
ATT Pvt. Yensho, Edward (NMI) +
(U.S Army Air Transportation Technician.)

Mission Loss circumstances: Returning eye-witness accounts (Lt. Neudorl, Crew Pilot 579th) gave a brief statement on the loss of this aircrew: ".Lt. Gerow called on VHF at 1655 stating that #2 engine was feathered and #3 was leaking badly. "He said he was going to land, and going right down the coast of France". German Report #KU 988, Hqs Limburg (Germany) forwarded an upchannel message that (4) of this aircrew had been captured in Holland on 18 September: Gerow, Vallarelli, Grandon, and Brink. A later supplementary report to this account listed (2) remaining men also taken prisoner: Sulowski and Ely, and listing of one dead crew member, Sgt. Kieras (no status). The body of the second deceased member, Pvt. Yensho, was found in the wreckage by the Germans, as related later in a survivor's account.

Individual Accounts of crewmen fates: An interrogation of two crew men who had avoided capture and successfully evaded with the assistance of their underground 'helpers', and were returned to U.S. control later, revealed the following accounts, as cited in a 22 December 1944 letter prepared by the Intelligence Officer of the 392nd. These (2) members were Lt. Sulkowski and Sgt. Ely, and a summary of this debriefing of both was as follows: "..S/Sgt. Ely reports as seeing Lt. Gerow and Lt. Orandon being taken prisoners he adds that Lt. Gerow was burned about the face. (Both returnees) were informed by their helpers that 2nd Lt. Vallarelli, S/Sgt Brink, S/Sgt Hebert, and S/Sgt Southwell were taken prisoners; and further, that S/Sgt Hebert was wounded, the nature of his wounds being unknown. Both returnees were told by their helpers that T/Sgt Kieras was killed when his chute failed to open. The same helpers had his dog tags in their possession and had buried the body. (Note: Probably accounts for the Germans having 'no status' on this member). The returnees reported that Pvt. Yensho did not get out of the plane. Their helpers said that the Germans recovered the remains of his body. Signature block of Edwin T. Wood, Capt. RW. Officer". After liberation from POW status, Pilot Gerow gave this account of the mission events: that the drop mission was near Arnheim, Holland, to supply airborne troops and releases were made at an altitude of 250 feet; that his ship due to severe battle damage had left the formation near the coast of Holland; that he ordered bail out over Holland. His account then continued in details: "..(Pvt) Yensho, Edward flew with us on this mission as dropmaster and was stationed in the waist. He directed the drop of our bundles over the target and then was free of any specific duties. Part of the bundles were released through the opening where the Sperry Ball (turret) is normally installed, and the rest in the bomb bays. I had lost one engine (#2) over the target area and most of the gas from the second cell, but was managing to keep up with the formation. Halfway back to the coast my gunner called saying the rudder cables were gone (which I knew), and to turn on the automatic pilot. My autopilot was out of order, and shortly afterwards my #3 engine started going out and I decided to gain what altitude I could before #3 was gone - and to head for Brussels rather than start out over the water and face almost certain ditching. It was after we were headed for Brussels that I called all members of the crew and told them to be prepared for an immediate bail out if I deemed it necessary. Each reported they would comply and that none were wounded seriously enough to hinder this procedure. Approximately (10) minutes from Brussels, we were hit again and the ship was set on fire in the bomb bays. Just before this last (emergency), I had sent my engineer to the waist to repair (the) rudder cables. When (we were) hit the fire spread rapidly in the bomb bays and I called the crew over interphone to bail out, and pressed the warning bell. We were at 1700

feet indicated, but the ship seemed to be losing altitude. I trimmed up the plane as best I could and felt the crew had had sufficient time to bail out, so (then) bailed out myself...and since (Pvt) Yensho was wearing a back type pack and was uninjured, as far as other members had ascertained, I do not understand why he did not leave". Lt. Gerow indicated also in his account that all forward members of the crew including himself had bailed out through the bomb bays while he knew the Engineer and rear gunners, and he expected Pvt. Yensho as well, had jumped through the aft waist hatch. Another survivor, Sgt. Southwell, Radio Operator, also submitted a very similar account of the emergency and bail outs but had one very fateful and poignant observation as regarded the Engineer, Sgt. Kieras, as follows: "... he told me he was going to the rear of the plane to fix the control cables which were shot out...he was not injured when I last talked to him...(on bail out), yes, he clung to the back of another crew member from the rear hatch, near or around some small village near Nijmegen, Holland...(and regarding some later hearsay from another member)...yes, Sgt. Brink told me that he had clung to his back as the fire in the plane had made it impossible for him to get to his chute and as the chute opened he was jerked off (Brink's back)...and he was killed upon hitting the ground". Sgt. Southwell's statement concerning Pvt. Yensho noted some possible clarification on the latter's fate...(on did he bail out?).."yes, because I counted eight chutes besides my own". (Note: that would account for the (10) members in view of the emergency situation for Sgt. Kieras, as explained). On hearsay information later, Sgt Southwell stated: "...we, the crew, wondered what had happened to him, but wondered if the Germans had not shot him for - we heard shots in the direction of which he (Yensho) apparently landed - for he (did) bail out and his chute opened". A somewhat conflicting survivor account from a third source (Pilot Gerow) concerning Pvt Yensho was: "... one gunner later reported that he thought (Yensho) had bailed out; while another said that he had seen him on the ground...if my Bombardier's report is true, then Yensho went down with the ship..(because)..my Bombardier visited the scene of the plane crash and reported his body in the wreckage". (Note: According to the Bombardier's statement, as he was one of the two members who managed to evade capture and was returned to duty later, his helpers had seen the Germans recover the remains of Pvt Yensho from the ship's crash, thus the latter account appears as the one most reliably correct).

Burial records: There is no record in this MACR about German burials of the (2) deceased men at the time. U.S. National (overseas) Cemetery lists reflect that Sgt Kieras was re-interred in the Ardennes (Grave D- 21-11), and awarded the Air Medal with Oak Leaf Cluster, but no Purple Heart notation cited. No record exists in the MACA file about the recovery and reburial of Pvt. Yensho.

Bijlage 02 – crash-landing van C-47A Skytrain 43-93098 van 439 Troop Carrier Group.
Bron: MACR

Major Joseph A.II Beck (Statement 12 May 1945)

Captain Fred O.Lorimor was my co-pilot on a mission on 18 September 1944. We were hit by Flak and crash-landed on Schouwen Island. After landing we were fired upon from bunkers. T/Sgt. Charles E. Patterson – the crewchief – was lying beside Captain Lorimor and after we were captured. Sgt.Patterson told me that Captain Lorimor had been hit by mortar or artillery shell and had died in a few minutes. I did not see Capt.Lorimor's body myself but after we

had been captured and taken into the bunkers, the Germans told me that the other officer was dead. This was about 20 minutes after the crash.

Captain Lorimor is probably buried on the island somewhere near the town of Haamstede.

Sgt. Vernon E. Gillespie, the radioman, was wounded in the left side by rifle fire at the same time and was taken to the German hospital on the island. I have not seen him since. The German doctor told me later, before I was evacuated, that the wound was not very serious.

1Lt. Stephen W. Jacobs – Navigator 91st. squadron (Statement 21 September 1944)

Shortly after passing over Dutch coast (Island of Schouwen) Major Beck's glider cut and circled and made a good landing at 51 degrees 42 Minutes North, 3 degrees 43 Minutes East, apparently without damage to the glider. Radio operator observed occupants getting out of the glider, a CG4A, flown by 2Lt. George T. Hall of the 94th. Troop Carrier squadron. Shortly after the glider cut Major Beck peeled out of the formation to the left and dove to a fairly low altitude where he leveled out and skimmed over dunes, obviously attempting a forced landing. On the return trip the plane was observed to be at 51 degrees 43 Minutes North and 3 degrees 43 Minutes East.

From the air the plane appeared to be undamaged and, as nearly as could be observed, had made a wheels-up landing. There was no sign of activity around the plane which was in the center of a large flat cultivated field between the dune area and that to the west of the town of Haamstede. Apparently the pilot was able to set down in the most suitable spot anywhere in the region.

Captain Harold W. King – A-Flight Commander (Statement 21 September 1944)

I was flying No.3 position in the lead echelon of this flight. As we neared landfall, I was aware of a very slight correction to the left on Major Beck's part to bring us on to what I considered the correct briefed course. Within a matter of seconds after making landfall, or as a matter of distance, I judged to be one-half to three quarters of a mile, I came to realize that the abnormal was taking place by the rapid thud that came through my open window. I quickly looked to the left and noted fire coming from the muzzle of what I considered to be a heavy gun. I saw tracers pass the ships in general.

Then Major Beck's plane wavered, lost approximately 200 feet in altitude – the glider in tow flown by 2Lt. George T. Hall released – and almost instantaneously his left engine stopped and, so far as I could determine, was feathered. He, rapidly losing altitude, turned to the left and had almost completed a 180 degree turn, when he went out of vision, under my left wing.

Upon returning approximately two hours later, I noted a C-47 on the ground in the same vicinity as the afore mentioned incident. This aircraft was headed in the general direction of our inbound flight - in tact - with no sign of fire or wreckage nor activity about. A wheels up landing was obviously made and the back door was either open or out entirely.

Sgt. George F. Wessel – 94th. squadron (Statement 21 September 1944)

Major Beck's aircraft was in the column left of us and we were second in the column to his right. We were right of the course on hitting the Dutch Island – I first saw the glider in free flight and went forward to tell the pilot (Lt. Neill) of the plane in which I was radio-operator. He said that Major Beck's glider had cut loose and that Major Beck's aircraft had left the formation. I went back again to the open door and saw the distressed aircraft going back and down below our formation. I saw him land, I think his wheels up, in a good dry field and the plane rolled to a stop, apparently in good condition. There was no smoke or fire.

I saw no one get out but the last I was able to see it was just after it had come to a stop.

On our return flight I saw a C-47 in about the same place and the only one I saw. It was smoking from about the cockpit and I saw two Spitfires circling it and one Spitfire firing at it.

Following this action the C-47 broke into flames. I saw no one near the aircraft not nothing outside of it on the ground.

The field was one of the largest in the vicinity and while I don't remember any house right close to the area where the plane was, there were a number of houses in the general vicinity.

Bijlage 03 – Airspeed Horsa Chalkno. 1007 van het Glider Pilot Regiment

Bron: Tugs and Gliders to Arnhem van A.J.van Hees (page 138-139)

Chalkno. **1007** was piloted by S/Sgt. Newton and Sgt. Douglas Smithson of No.10 Flight, G-Squadron and the latter remembers this sortie as follows:

Our load consisted of a jeep and an anti-tankgun plus the usual extra like petrol, ammo and our own kit. At the beginning the flying was very easy, so easy that I piloted the Horsa for most of the crossing of the North Sea. The Dutch coast came into view and Sgt.Newton took over. Within minutes things went wrong. Over the intercom I hear the tailgunner of the Stirling swearing at his pilot and telling that an American Dakota combination was out of line and swinging towards us and at the same time telling him to climb.

I then looked out to my left and there within yards was the wing of the U.S.tug that clearly had not seen us! I shouted to Newton to climb and go right which he did.

We were flying at about 1100 feet, low and at 160 airspeed we went up, the tail of the Stirling went up as well, and that meant that the nose of the Stirling pointed down. The Stirling pilot not liking going down at that speed, pulled back on his stick! The Stirling tail going down and the Horsa nose going up and we were flying free. The coast was a mile away so their followed a quick discussion. Back to sea and get picked up by ASR after ditching? I did go back to the lads there and told them to prepare to ditch but once back in the cockpit, land was the better bet and Newton turned for land.

Very quickly, land was beneath us and I was trying to help Newton in the landing. We were touching down still among poles and wire but the landing was good. But there was no time for congratulations; we had to destroy the gun and the glider.

The Operations Record Book of 190 squadron shows following entry:

Whilst over the coast Flt.Sgt Herger's Stirling was forced into a Dakota by the slipstream of another aircraft. He put his nose down to avoid the Dakota – the glider went up to miss the Dakota and the tow rope broke. The Glider landed safely at Overflakkee.

The Glider landed safely near the village of Oude-Tonge. Carrying a jeep plus 6-pounder anti-tank gun and 3 troops of Z-Troop of 1st.Airlanding Anti-Tank Battery Royal Artillery.

Sgt.Smithson ordered the artillerymen to remove the firing pin of the anti-tank gun. S/Sgt. Newton contacted some Dutch farm workers who informed him that the Germans would soon arrive. The Glider Pilots set fire to their glider and the party tried to evade but were soon surrounded by German soldiers.

Bijlage 04 – Airspeed Horsa Chalkno. 956 van het Glider Pilot Regiment

Bron: Tugs and Gliders to Arnhem van A.J.van Hees (page 155) en Rijksarchief (DB 4/4)
Middelburg

The third glider to land prematurely was Chalkno. **956**, flown by S/Sgt. Bernard Black and Sgt. Philip Hudson. According to the Operations Record Book of 299 squadron, Flg Off

Gougher lost his glider due to slipstream. The Horsa glider landed on the island of Schouwen-Duiveland near the village of Ouwerkerk.

Carrying a jeep plus trailer and four troops, three from 4th Parachute Brigade and a Dutchman attached to this same unit Private de Leeuw, a commando from No.2 Troop – No.10 (Interallied) Commando.

The glider's tow rope broke due to violent slipstream. Landing between the villages of Nieuwerkerk and Ouwerkerk the glider pilots and passengers evaded capture by the Germans. Due to shortage of food and little topographical knowledge of the area the three para's soon surrendered to Germans in the area.

The glider pilots and the Dutch Commando were eventually fed and sheltered by the Dutch Resistance Movement which they assisted during one of their raids against the Germans.

While trying to evade south into their own lines both glider pilots were captured by the Germans on the 7th. Of December and made prisoner of war.

Commando de Leeuw managed to escape again but nine unfortunate resistance men were executed by the Germans on the 10th. Of December

Bijlage 05 – Airspeed Horsa Chalkno. 878 van het Glider Pilot Regiment.

Bron: Tugs and Gliders to Arnhem van A.J. van Hees (page 158-159)

The second glider to land prematurely was Chalkno. **878** piloted by S/Sgt. Charles Rollet Watkinson and Sgt. Arthur Jones. This Horsa carried a jeep plus 75 mm howitzer, a trailer and 4 troops from 1st Airlanding Light Regiment Royal Artillery. Chalkno. 878 landed in the western part of the province of Noord-Brabant near Fijnaart.

The Operations Record Book of 296 Squadron has following entry:

The glider towed by Flt.Lt.Horn developed trouble in the aileron control. In spite of lack of control the glider pilot managed to hang on to his tug, although frequently out of position, until far into Holland. But at last the rope broke under the strain. The glider made a safe landing near a village and Flt.Lt.Horn dived low above it and saw villagers helping the crew unload the Horsa and its pilots signalling that all was well.

The Horsa glider was hit by Flak near Middelburg(?) which cut the aileron control wire and air pipes making ailerons and most of the instruments, including the airspeed indicator, useless. No one was injured but there were a fair number of holes in fuselage and load. S/Sgt. Watkinson regained as much control as possible, without ailerons, but the glider continued to swing, pendulum fashion, behind the tug.

Both glider pilots kept in contact with the tug pilot who suggested they turned round and made their way back to the English coast to ditch but the 1st.pilot declined and said "if we can go back, we can go on".

They carried on towards Arnhem for about another twenty minutes, when the tow rope broke. The glider was easier to control in free flight but the landing gear would not jettison (due to the locking wires not having been removed), they had no airspeed indicator or altimeter and in addition to the ailerons, the flaps were not working.

Sgt.Watkinson managed to get the glider down close to a farm near the village of Fijnaart. The nosewheel broke and came into the cockpit but no one was injured. A host of Dutch men and women came out to greet them (none spoke English). After embracing them they set to unload the glider. They then had problems! The Flak had buckled the metal throughs that the wheels should have run in and the glider was at an awkward angle. This meant that the jeep,

the gun and the trailer had to be virtually lifted out but this was achieved, mainly due to Dutch brawn.

It was at this point that they were attacked by German troops. They put up a fight and whilst doing so, they broke the dial sight, dismantled the breech and threw them into a dyke. Sgt. Jones was severely hit and one of the gunners took a bullet through his face and they were captured whilst attending their wounds.

The Germans took the wounded into the farmhouse and let Sgt. Watkinson talk to them before the remaining four were marched off to Dordrecht and then POW camps.

Sgt. Arthur Jones died of wounds on 22 September.

“The Eagle”- A day to remember (August 1985 by C.R. Watkinson)

... and then on to Fijnaart, 70 miles W.S.W. of Arnhem! During the journey I learnt that the village where we crash-landed on 18th. September was in fact Fijnaart and not Dinteloord, as I had previously assumed because my co-pilot was buried there.

On arrival at Fijnaart we were greeted by and introduced to about eight or nine mature Dutch folk, some of whom had helped unload our glider, some had witnessed our landing and two were nurses who had nursed my co-pilot Sgt. Arthur L. Jones (who was mortally wounded) until he died on 22nd. September 1944. They also nursed the driver of our jeep (who had a bullet through his face) until he was taken to hospital and then on to a Kriegsgefangenenlager.

Gestrand in Brabant – vervolg Chalkno. 878)

Op de tweede dag van Market Garden kwamen er opnieuw veel vliegtuigen over Fijnaart. Rond 1430 uur zweefde een Horsa glider alleen door de lucht. Het toestel was boven Zeeland losgeschoten. De twee piloten – Sgt. Watkinson en Sgt. Jones – zetten hun toestel aan de grond bij de Maria hoeve van Piet Bal aan de Boerendijk. Behalve de twee piloten zaten er ook nog vier soldaten in van het 2^{de}. bataljon Light Artillery Regiment. Direct na de geslaagde landing gingen leden van de Ondergrondse (LO) naar hen toe om ze te laten onderduiken. Die gedachte kwam echter niet bij hen op. De Britten dachten namelijk dat zij bij Arnhem geland waren en brachten meteen hun kanon instelling.

Niet lang na het gebeuren kwamen Duitsers uit Klundert naar de landingsplaats en omsingelden de boerderij. Er ontstond een kort vuurgevecht waarbij de 25 jarige sergeant/gliderpiloot Arthur Jones ernstig werd gewond en soldaat Joe Spence een kogel door zijn kaak kreeg. Het nutteloze van hun verzet inziende gaven zij zich daarna over.

De zwaar gewonde sergeant – hij had een longschot – bleef achter en kreeg in het woonhuis van boer Bal geneeskundige verzorging van de bewoners, Rode Kruishelpsters, een dokter en een wijkverpleegster.

De overigen werden afgevoerd naar een gevangenkamp in Duitsland. De toestand van Jones verergerde snel en enkele dagen later bezweek hij aan zijn verwondingen. Eén van de Rode Kruishelpsters heeft veel aan zijn bed gezeten en voorgelezen uit het soldatenbijbeltje dat Arthur Jones bij zich droeg. Regelmatig moesten passages worden geciteerd uit het boek der psalmen, vooral uit de verzen van koning David.

Speciaal de zinsnede “En zij keerden terug naar het Vaderhuis waar allen welkom waren” moest veelvuldig worden herhaald. Sergeant Jones werd begraven in Dinteloord en later op de Britse militaire begraafplaats te Bergen op Zoom herbegraven.

ⁱ M3663 werd als KFK 55 gebouwd door de Enkhuizer Constructiewerkplaats (te Enkhuizen) en op 21 juli 1943 door de Kriegsmarine in dienst gesteld