

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 145

Bristol Beaufort I AW278

12-02-1942

Noordzee



12 februari 1942

Operatie Cerberus – Reeds vele weken eerder waren mijnenveegoperaties begonnen door de mijnenvegers van het 1., 2., 4., 5. en 12. Minensuchflottille en het 2., 3. en 4. Räumbootflottille

Het eerste slachtoffer viel daarbij al voordat de operatie begon want in de nacht van 11 februari liep **M 1208** ter hoogte van Barfleur op een mijn waardoor het vaartuig verloren ging.

In de nacht van 11 op 12 februari verlieten de slagkruisers **Scharnhorst** (Kpt.z.S. Hoffmann met V.Adm. Ciliax aan boord)) en **Gneisenau** (Kpt.z.S. Fein) alsmede de zware kruiser **Prinz Eugen** (Kpt.z.S. Brinkmann) de haven van Brest. Doel was om via het Kanaal Duitse havens te bereiken alwaar de schepen veiliger zouden zijn voor de activiteiten van Bomber Command.

De drie schepen werden geëscorteerd door de Zerstörer **Z 29** (met K.Adm. Bey aan boord), **Richard Beitzen** (met Kpt.z.S. Berger – Cdt. 5. Zerstörer-Flottille), **Paul Jacobi**, **Friedrich Ihn**, **Hermann Schoemann** und **Z 25**.

Ter hoogte van Le Havre versterkte het 2. T-Flottille (K.Kpt. Erdmann) met de torpedoboten **T 2**, **T 4**, **T 5**, **T 11** en **T 12** het verband en vanuit Duinkerken volgde het 3. T-Flottille (K.Kpt. Wilcke) met **T 13**, **T 15**, **T 16** en **T 17**. Het was nog lang niet alles want nabij Calais lag het 5. T-Flottille (F.Kpt. Schmidt) met **Seadler**, **Falke**, **Kondor**, **Iltis** en **Jaguar** gereed om zich eveneens aan te sluiten.

Daarnaast waren de eenheden van de BSW en BSN gemobiliseerd alsmede de S-Bootflottillen 2 (Kptlt. Feldt), 4 (Kptlt. Bätge) en 6 (Kptlt. Obermaier).

Luftflotte 3 (Feldmarschall Sperrle) heeft welgeteld 176 jachtvliegtuigen beschikbaar van JG 2, JG 26 en – later - JG 1 en de planning voorziet in een voortdurende luchtdekking door minimaal 16 toestellen boven het omvangrijke vlootverband.

Eerst ter hoogte van Le Touquet werd het Duitse eskader ontdekt en vervolgens (tevergeefs) door de Britse kustbatterijen bij Dover onder vuur genomen. Vervolgens verlaten 5 MTB's (Cdr. Pumphrey) Dover en vanuit Ramsgate volgen nog eens 3 MTB's (LCdr. Long). Hun aanvallen met torpedo's zijn eveneens ineffectief en 3 MTB's lopen gevechtsschade op.

Ter hoogte van Gravelines valt No.825 squadron (Cdr. Esmonde) met zes Swordfishes aan maar allen worden kansloos neergeschoten!

Tenslotte gelukt het om vanuit Harwich het 21. Destroyer-Flotilla (Capt. Pizey) met **Campbell** en **Vivacious** met **Worcester**, **Whitshed** en **Walpole** van het 16. Destroyer-Flotilla (Capt. Wright) de Duitse vloot te benaderen maar ook deze actie is gedoemd om in het zware en oppermachtige afweervuur te mislukken. De **Worcester** werd daarbij zwaar beschadigd en slaagt er ternauwernood in om een haven te bereiken.

Zij werden gevolgd door Hudsons en Beauforts van Coastal Command (met in totaal 42 missies) en de grootste Bomber Command daglichtaanvallen tot nu toe. Niet minder dan 242 sorties (92 Wellingtons, 64 Hampdens, 37 Blenheims, 15 Manchesters, 13 Halifaxes, 11

Stirlings en 10 Bostons) werden uitgevoerd in een poging om de Duitse slagkruisers tot zinken te brengen danwel (minimaal) zwaar te beschadigen.

Zij slagen erin om Vorpostenboot **1302** tot zinken te brengen en twee torpedoboten – **T 13** en **Jaguar** – te beschadigen maar dat is dan ook het gehele resultaat. Bovendien verloor Bomber Command hierbij 16 bommenwerpers.

Tijdens de actie loopt de **Scharnhorst** tot tweemaal toe op een mijn (waarvan één ter hoogte van Cadzand) en de **Gneisenau** één keer maar beide schepen slaagden erin om op eigen kracht Wilhelmshaven en de Elbe monding te bereiken.



Extract uit concept "Frontstad Vlissingen"

(Hans van Soest)

Einde januari 1942 komt er veel Duits luchtafweergeschut naar Vlissingen. Op de Boulevard staan mobiele stukken van 2 cm, op het Fort Linker Reduit komt een batterij en tussen Koudekerke en Dishoek komen twee batterijen, compleet met luisterapparatuur en hoogtemeter (8 februari).

Er hangt iets in de lucht maar niemand weet wat het is.

In de Franse zeehaven Brest is de Duitse Vice-Admiraal Ciliax bezig met de voorbereidingen van een huzarenstukje; de tocht van drie grote Duitse oorlogsschepen door het Kanaal, vlak langs de Engelse kust!

Het zijn de slagkruisers **Scharnhorst** en **Gneisenau** en de zware kruiser **Prinz Eugen**. De schepen liggen in Brest onder voortdurende aanvallen van de RAF en zijn al verschillende

keren geraakt. De bedoeling is om de schepen via het Kanaal en de Noordzee naar Duitse havens over te brengen.

Ze zullen beschermd worden door allerlei soorten schepen van de Kriegsmarine en de Luftwaffe zal met ongeveer 176 jachtvliegtuigen¹ de vloot afschermen. De bekende Duitse vlieger Adolf Galland heeft het bevel over deze jachtvliegtuigen.

Ook de nachtjagers van Gilze-Rijen worden ingezet; heel vroeg in de morgen starten ze en worden geleid door het controlecentrum in Le Touquet. Wanneer de vloot ter hoogte van Vlissingen is gekomen, zal de controle overgenomen worden door het controlecentrum van Schiphol.

In Vlissingen ligt het vijfde Torpedobootflottille van de Kriegsmarine in de Buitenhaven. Het bestaat uit de schepen **Kondor**, **Seeadler**, **Falke**, **Iltis** en **Jaguar**. Er heerst bij de Kriegsmarine een nerveuze stemming op deze elfde februari. De commandanten hebben verzegelde orders ontvangen en men voelt dat er iets gaat gebeuren.

De Britse tegenstander.

Natuurlijk is er de Britten alles aan gelegen om een uitbreken van het Brest-eskader te voorkomen. De voornaamste tegenstand, die de jachtvliegtuigen van Galland kunnen ontmoeten, komt van No.11 Group, verdeelt over de vliegvelden Tangmere, Kenley, Biggin Hill en Hornchurch.

Voor aanvallen op de Duitse schepen beschikt men over Nos. 43, 86 en 217 squadron. Ze vliegen met torpedovliegtuigen van het type Beaufort maar ook beschikt men nog over totaal verouderde tweedekkers van No.825 squadron, eveneens uitgerust met torpedo's, de éénmotorige Swordfishes.

Een goed begin van een geslaagde operatie

In Brest zijn de voorbereidingen op op te stomen beëindigt. De vertrektijd is vastgesteld op 19.30 (11 februari 1942). Op dat moment komt er luchtalarm. Zoeklichten flitsen aan en de gezamenlijke Flak komt in actie tegen de 16 Wellingtons, die van grote hoogte aanvallen.

Het vertrek wordt uitgesteld tot het sein "alles veilig" wordt gegeven en dat gebeurt om 21.14 uur. Het eskader slipt nu de haven uit en zet met een snelheid van 27 knopen koers naar het Kanaal waar de mijnenvegers van de Kriegsmarine een straat vrij van mijnen hebben geveegd.

Om 05.45 passeert men Cherbourg en er is nog steeds geen teken dat de Britten iets in de gaten hebben. Tegen het licht worden komt er even spanning! Formaties vliegtuigen naderen uit verschillende richtingen maar het blijken de jachtvliegtuigen van Galland te zijn, die boven de vloot aankomen.

Vanaf het Engelse vliegveld Hawkinge start iedere dag – wanneer het licht wordt – een Spitfire met als doel de zeehavens te verkennen. De route loopt van Kaap Griz Nez tot Vlissingen. Om 10.42 vliegt Col. Victor Beamish in zijn Spitfire ten noordwesten van Dieppe, wanneer hij plotseling het Duitse eskader ziet varen. Hij bewaart radiostilte en vliegt zo snel mogelijk naar zijn basis terug en dat is dan de eerste melding, die Engeland bereikt!

Uit de haven van Vlissingen varen de torpedoboten van het vijfde flottille de Westerschelde af om hun steentje bij te dragen tot de bescherming van hun grote broers.

Ze weten nu waar het om gaat!

Het luchtdoelgeschut in Vlissingen is nog niet in actie geweest wanneer om ongeveer 14.00 uur een Beaufort uit de zeer laag hangende wolken duikt.

¹ In het oorspronkelijke concept werd het getal van 280 aangegeven.

Een orkaan van afweervuur slaat het vliegtuig tegemoet maar, voordat de Flak ingeschoten is, verdwijnt het toestel weer in de nevelige wolkenflarden.

De RAF heeft mijnen afgeworpen in de vaarroutes voor de kust en om 14.32 uur loopt de **Scharnhorst** ter hoogte van Cadzand op een mijn en wordt beschadigd. Het schip kan zijn weg echter voortzetten maar ter hoogte van Terschelling loopt het schip, evenals de **Gneisenau**, weer op een mijn maar ook nu is de schade niet van dien aard dat de reis voortijdig beëindigd wordt.

Tenslotte komen de schepen aan in de Duitse wateren; de **Scharnhorst** meert af in Wilhelmshaven en de **Gneisenau** en **Prinz Eugen** in Brünsbuttel.

In Engeland gaat een storm van verontwaardiging op! Men spreekt van een slag in het gezicht van Engeland en zoals gewoonlijk bij dergelijke gelegenheden wordt er een zondebok gezocht.

Waar ze niet moeten zoeken is duidelijk: van de oude tweedekkers, die met torpedo's de Duitse schepen aanvielen, is er niet één terug gekeerd!

Een gedeelte van de Duitse Flak verdwijnt weer uit Vlissingen. Het is koud en guur weer maar aan de gezichten van de Duitse matrozen is te zien dat het moreel weer een eind gestegen is. Welnu, ze zullen het nog heel hard nodig hebben. Ook het vijfde Torpedobotflottille komt zonder verliezen weer in de Buitenhaven aan. De vrij oude schepen doen het nog goed ook al is de luchtafweer niet geweldig te noemen.

De **Jaguar** en **Falke** zullen dan ook op 14 juni 1944 door Engelse bommen hun einde vinden voor de haveningang van Le Havre. De **Seeadler** en **Iltis** zullen de triomftocht van vandaag precies drie maanden overleven want beiden worden door Britse zee strijdkrachten op 13 mei voor Boulogne in de grond geboord! De **Kondor** houdt het iets langer uit; dit schip gaat op 28 juni 1944 voor Le Havre na een voltreffer van een vliegtuigbom ten onder.

Crash-landing op het vliegveld van Vlissingen

De op het vliegveld van Vlissingen gestationeerde Bf 109's zijn ook in actie geweest en komen terug. Op de Nieuwe Vlissingse weg rijdt bode Adriaan Vinke uit Middelburg met paard en wagen. Zijn broer fietst voor hem uit en achter de wagen fietst een zekere Wissekerke uit de Boogaartstraat te Middelburg.

Ter hoogte van het vliegveld gekomen zien ze de Duitse jachtvliegtuigen hun circuit vliegen. De wind is zuidoost dus de Messerschmitt's landen op de West-Oost baan. Bij één van de landende toestellen gaat er kennelijk iets fout. Het landingsgestel – het zwakke punt bij dit type – breekt weg. Het vliegtuig raakt van de baan af en stuift met razende snelheid op zijn buik over het natte gladde gras naast de landingsbaan. Het schiet krakend door de omheining de weg op, precies op de plaats waar de bodewagen rijdt.

Vinke, de voerman, heeft geen tijd meer om weg te komen. Het vliegtuig raakt de wagen die geheel vernield wordt. Vinke heeft een flinke hoofdwond en zijn broer Cornelis-Jan, die voor hem fietste, mankeert niets. Wissekerke, die achter de wagen fietst, krijgt een vleugel van de Messerschmitt tegen zijn rechter onderbeen met als gevolg een beenbreuk en ook het paard is gewond.

Dan boort de neus van het vliegtuig zich in de Kanaaldijk. De Duitsers zijn er als de bliksem bij en halen de piloot uit de wrakstukken.

Het paard wordt naar een stal in Souburg gebracht waar de veearts de volgende dag zal bekijken of het nog opgelapt kan worden..

Doden en één overlevende in een rubberboot

Drie dagen na de ontsnapping van de Duitse schepen vonden soldaten aan het strand een aangespoelde rubberboot met vijf Engelse vliegers, die allemaal roerloos in de boot lagen. Een Duitse arts constateerde bij vier van hen de dood, de vijfde leefde nog en werd in zorgwekkende toestand naar een Vlissingers ziekenhuis overgebracht. De vijf Engelsen vormden de bemanning van een Wellington van No.214 squadron, die op de dag van de aanval op de Duitse schepen gestart was van het vliegveld Stradishal in Suffolk. Sindsdien was het toestel vermist!

Wat er precies gebeurde boven de koude Noordzee is nooit bekend geworden maar waarschijnlijk was het vliegtuig door scheepsflak of jagers neergeschoten. In ieder geval had de bemanning nog kans gezien om in de rubberboot te komen maar drie dagen in wintertijd in de ijskoude wildernis van de Noordzee waren echter teveel.

Flakkommandeur Vlissingen

- 0600 Die aus besonderem Anlaß bestehende Bereitschaft **Kriegswache Achtung** für je eine schwere und eine leichte Batterie wird dahingehend erweitert, daß je zwei schwere und je ein Zug der 4./- und 5./- abwechselnd eine Stunde "Kriegswache Achtung" durchführen.
- 0831 Kriegswache Achtung und Dämmerungsbereitschaft!
- 0857 Kriegswache Ruhe.
- 1100 Kriegswache Achtung für alle Kampfmittel.
- 1200 (bis 2000) **Trotz schlechter Wetterlage sehr rege eigene Flugtätigkeit und es erfolgen laufend Starts von eigenen Jagd – und Kampfmaschinen zum Schutze des den Kanal durchfahrenden Flottenverbandes vom Flugplatz Vlissingen. Zahlreichen Maschinen überfliegen den Bereich und einige davon landen auf dem Flugplatz Vlissingen!**
Feindliche Anflüge gegen die belgische und holländische Küste werden ebenfalls mehrfach gemeldet und führen zu folgenden Alarmen:
- 1450 Alarm! Unbekannte Motorengeräusche aus Richtung 10 und näherkommend.
- 1451 Es handelte sich um eine Ju 88.
- 1505 Alarm! Eine unbekannte Maschine in Richtung 8.
- 1510 Die Maschine ist in Richtung 10 wieder abgeflogen.
- 1547 Alarm! In Richtung 11 eine unbekannte Maschine, Entfernung 15 km.
- 1601 Kriegswache Achtung! Es befinden sich noch unbekannte Motorengeräusche in Richtung 11.
- 1647 Die Maschine hat ES geschossen und wurde als Ju 88 erkannt.
- 1648 Alarm 8./- (Hellevoetsluis)! Mehrere unbekannte Maschinen in Richtung 11 bis 9.
- 1650 Die unbekannte Geräusche wandern in Richtung 5 aus.
- 1716 Kriegswache Achtung! Mehrere unbekannte Maschinen in Richtung 12, Entfernung 25 km.
- 1754 Alarm! Unbekannte Motorengeräusche aus Richtung 8 und näherkommend.
- 1755 Es handelte sich um eine Ju 88.
- 1757 Alarm! Eine unbekannte Maschine in Richtung 10.
- 1800 Es handelte sich um mehrere Me 109 und Do 215.
- 1806 Die Maschine wurde als Ju 88 erkannt.
- 1925 Alarm! Ein Flugzeug aus Richtung 8 und näherkommend.
- 1930 Kriegswache Achtung! Es handelte sich um ein eigenes Flugzeug.
- 2000 (bis 2400) In der Nacht keine besonderen Vorkommnisse.

De inzet van II./JG 1 vanaf Haamstede

Op 1 februari was opdracht gegeven om II./JG 1 naar het vliegveld Haamstede te verplaatsen zodat zich daar in de vroege ochtend van deze twaalfde februari 22 operationele Bf 109F's (2 van Stab./JG 1, 6 van 4./JG 1, 8 van 5./JG 1 en 6 van 6./JG 1) bevonden. Vijf machines waren tijdelijk niet gevechtssklaar.

De daadwerkelijke inzet begon met de start om 16.30 uur van twee Schwärme (8 Bf 109's) die vanaf 17.30 uur werden gevolgd door alle inzetbare toestellen van 4./JG 1 en 6./JG 1.

Alles bij elkaar 15 toestellen die vrijwel vanaf dat moment doorlopend in gevecht met de RAF waren verwickeld en aan het eind van de dag zeven luchtoverwinningen claimden zonder zelf verliezen te hebben geleden. Vanaf 13 februari ontving de Gruppe haar overplaatsingen met uitzondering van 6./JG 1 die vooralsnog op Haamstede zou blijven.

IV./JG 1 volgde het eskader vanaf Brest en arriveerde in de loop van de middag op het vliegveld van Haamstede van waaruit – tijdens de middagmissies – twee Spitfires werden geclaimd tijdens de voortdurende luchtgevechten.

De inzet van Stab /JG 2 alsmede I./-, II./- en III./JG 2.

Het gehele Geschwader werd volledig ingezet en – verspreid over de gehele dag – werden 171 missies uitgevoerd waarbij 18 zekere en nog eens 8 waarschijnlijke luchtoverwinningen werden geclaimd.

Vanaf 16.40 uur waren zestien Bf 109's van II./JG 2 ter hoogte van het Zeeuwse en Zuidhollandse kustgebied in actie gevolgd door elf Bf 109's van III./JG 2 vanaf 16.56 uur

Op het eind van de dag weken de toestellen van JG 2 uit naar de vliegvelden van Vlissingen, Haamstede en Katwijk.

De inzet van Stab /JG 26 -, I./-, II./- en III./JG 26

JG 26 werd eveneens volledig in de strijd geworpen waarbij de Stab zich in de loop van de dag verplaatste naar (onder andere) Moorseele en I./JG 26 volledig vanuit St.Omer opereerde van waaruit zij haar eerste missies vanaf 10.45 uitvoerde.

II./JG 26 opereerde geheel vanuit Abbeville en eerst in de loop van de late namiddag kwam het tot luchtgevechten met de RAF. Tot slot vloog III./JG 26 vanuit Coquelles en haar Focke Wulfs claimden een aanzienlijk deel van het succes tegen de Swordfishes van No.825 squadron.

Verkenningmissies door 3./(F) 122

Aan deze verkenningseenheid was opdracht verstrekt om vanaf de vroege ochtend het zeegebied tussen Schouwen en de monding van de Theems doorlopend te verkennen met als doel het tijdig signaleren van Britse zee- en luchtmacht. Vanaf 07.16 uur werden een viertal missies uitgevoerd zonder dat ook maar enige activiteit te bespeuren viel en eens te meer een bewijs dat de actie tot dan toe als geslaagd mocht worden beschouwd!

Weldra zou het anders worden! Om 16.30 uur startte een Ju 88 om de vijfde en laatste missie uit te voeren maar elk bericht bleef verder uit totdat men op Schiphol telefonisch kreeg doorgegeven dat het toestel omstreeks 18.00 uur brandend een noodlanding op Schouwen had uitgevoerd nadat tijdens de vlucht de linkermotor was uitgevallen en men bovendien door eigen schepen onder vuur werd genomen, waarbij treffers in het staartgedeelte werden opgemerkt.

KTB 1. Sicherungsdivision

Am 12. Februar passierten die Schlachtschiffe **Scharnhorst** und **Gneisenau** mit dem Kreuzer **Prinz Eugen** auf dem Marsche von Brest nach der deutschen Bucht den Divisionsbereich.

Die Minenkontrolle auf der Prachtstraße (dem Marschweg der Schlachtschiffe) wurde unter schärfstem Einsatz der wenigen zur Verfügung stehenden Minensuch Flottillen ausschließlich in Nachtaufgaben in Angriff genommen. Dabei lag der Schwerpunkt der Arbeit auf der südlichen Hälfte des Divisionsbereichs. Eine Minenfreiheit konnte sowohl der unzureichenden Anzahl der Flottillen wegen wie auch wegen des heutigen Standes der AT – und Grundminentechnik nicht garantiert werden.

Scharnhorst erhielt in unmittelbarer Nähe des Punktes Delta – Quadraht 8729 – einen Grundminentreffer. Die Frage bleibt offen, ob die Grundmine zufällig dort gelegen hat oder vom Gegner absichtlich auf Grund irgendwelcher Beobachtungen, möglicherweise kurz vor dem Passieren der Schlachtschiffe geworfen worden ist.

Boote der 13. und 20. Vorpostenflottille hatten 5 Markbootpositionen zur navigatorischen Unterstützung der Schlachtschiffe besetzt. Alle übrigen fahrbereiten Boote der 1. Sicherungsdivision lagen in Sofortbereitschaft oder in den Häfen.

Auf dem Durchmarsch der Schlachtschiffe kam es im Bereich der 1. Sicherungsdivision zur Gefechtsberührung mit feindlichen Luft – und Seestreitkräften.

- Auf Vorpostengruppe **1301, 1304, 1305,1312** – Qudraht AN8746 – zwei Hudson Bombenangriff wobei eine Hudson abgeschossen und keine eigene Ausfälle.
- Auf Vorpostenrotte **1302/1303** – Quadraht AN8755 – 6 Hurricane Bomberangriff und Bordwaffenbeschuß wobei eine Hurricane abgeschossen!
Auf VP1303 Beschädigungen durch drei Bomben-Blindgänger (ein Leichtverletzter) und VP1302 durch Bombentreffer gesunken (ein Toter und elf Vermißte). Chef 2. Minensuchflottille meldete um 18.30 Uhr fernmündlich an Ostende um 18.30 Uhr, daß er 35 Mann von VP 1302 an Bord hat.
- Auf Vorpostenrotte **2007/2009** – Quadraht AN8736) Angriff durch Bomber und Jäger. Durch Bordwaffenbeschuß wird Kmdt VP2009 schwerverwundet (später gestorben).Beide Boote leichtere Schäden und ein Flugzeug wurde abgeschossen.

Auszug Lagebeurteilung am 13.02.1942

VP1302 der Epsilon-Rotte in Qudraht 8755 (20 Seemeilen NW Zeebrugge) durch zwei Fliegerbomben gesunken. Etwa 30 mann gerettet und Verlustziffer wird noch nachgemeldet.

Auszug Lagebeurteilung am 16.02.1942

Nach der Verlegung der Schlachtschiffe von Brest nach der deutschen Bucht muß mit einer Verstärkung der Feindtätigkeit im Holland-Raum, insbesondere zur Störung des nach beendeter Eiszeit wieder zunehmenden Geleit-Verkehrs, gerechnet werden.

Hafenschutzflottille Südholland

0810 **821** und **826** verlassen Position Wielinger Fahrwasser und laufen in Vlissingen ein wo ständiger Bereitschaft.

1835 **824** und **826** geleiten die Schlepper **BS 3** und **BS 4** bis Ansteuerungstonne Cadzand und geben die Schlepper **Indus** und **Holland** ??--?? (vermutlich Anweisungen) da die Vorpostenboote unklar waren. Beide Booten laufen mit dem Schleppern in Vlissingen ein.

KTB 32. Minensuchflottille

--/-- Aufgabe – Gemäß 1. Sicherungsdivision vom 12.02.1942.

Ab 1200 Uhr Boote **3250, 3251, 3252, 3254, 3260, 3261, 3262, 3264, 3265** und **3267** Sofortbereitschaft im Außenhafen.

M3200 mit Chef 32. Minensuchflottille und ein Rottenboot stehen am 12. Februar ab 1400 Uhr Weg Rosa klar zum Lotsendienst.

1130 Ausgelaufen mit Boot **M3238**.

1315 **M3238** kann wegen der starken Grundsee nicht folgen und erhält Befehl vom Chef nach Zeebrugge einzulaufen und weitere Befehle abzuwarten.

1400 Auf Position.

1530 **Ab dieser Zeit starker Geschützdonner westlich Punkt 2.**

Infolge sich verschlechternden Sicht ist der jeweilige Standort der passierenden Seestreitkräfte nur durch den Geschützdonner festzustellen! Das Boot wird mehrfach durch Wellen von Jägern sowie durch einzelne Bomber und Zerstörerflugzeuge überflogen.

Infolge der schlechten Sicht ist die Nationalität und Typ nicht immer festzustellen.

1650 Tiefanflug einer großen Maschine auf das Boot!

ES wurde nicht beantwortet und das Flugzeug dreht auch nicht ab.

Auf Feuererlaubnis wurden 25 Schuß gegen das anfliegende Flugzeug abgeschossen!

Beim Überfliegen wurde festgestellt, daß es sich um eine Ju 88 handelt und das Feuer wurde sofort eingestellt. Treffer wurden nicht beobachtet.

1900 Rückmarsch nach Zeebrugge.

2015 Geankert auf 8 Meter Wasser und Sofortbereitschaft.

KTB 13. Vorpostenflottille

(RM 72-146)

1450 (ab dieser Zeit) Geschützdonner schwerer Flak zu hören.

1500 (ab dieser Zeit) Zahlreiche Flugzeuge – zu Gruppen vereinigt – in Sicht.

Die Nachhut der großen Einheiten – Zerstörer, Torpedoboote – M-Boote – sind dem Verband gefolgt und haben offenbar Flugzeug Angriffe abzuwehren (starkes Flakfeuer).

1547 Quadrat 8746 – **Angriff durch zwei Bomber (Hudson), gesichert durch zahlreiche Spitfire!**

Starkes Abwehrschießen aller Boote!

Erster Bomber dreht ab und kommt aus Sicht.

Zweiter Bomber in Brand geschossen und stürzt neben VP1304 ab!

VP1312 ist der Abschluß zuzusprechen und **VP1301, VP1304** und **VP1305** haben mitgewirkt.

1554 **Drei Spitfire – Steuerbord achteraus – werden durch Abwehrfeuer der Boote VP1301, VP1312, VP1304 und VP1305 abgedrängt!**

1558 **Zehn Spitfire – Backbord querab – beschossen und Angriff abgewehrt!**

1615 **VP1303** in Sicht und meldet auf Anruf, daß VP1302 um 1553 durch Bombentreffer versenkt ist!

Ein Geretteter auf **VP1303** und weitere Geretteter auf **M 9(?)** und weiterem Booten der 2. Minensuchflottille.

Position 1A

1454 **Zwei Blenheim durch Jäger nordwestlich der Position zum Absturz gebracht.**

Position 2

1553 **Rotte überraschend durch 6 einmotorige Bomber angegriffen mit Anflug aus NO zum Angriff und plötzlich auf SO kurz drehend! Feuer sofort auf angreifende Bomber eröffnet und beim rechten Bomber von VP1302 zahlreiche Treffer erzielt! Bomber stürzt - Mastspitze von VP1302 mitnehmend – an Backbord-Seite von VP1302 ab!**

VP1302 durch zahlreiche MG-Schüsse durchlöchert und Bedienung des achteren MG-Standes ausgefallen.

Zwei Bombentreffer – Einer am Schornsteinfuß sodaß Schornstein nach Außenbord fällt und zweiten im Achterschiff mit Detonation im Wellentunnel.

Das Boot sinkt sofort über Achtersteven nach Steuerbord krängend innerhalb halbe Minute!

Besatzung: 34 Mann wurden innerhalb 35 Minuten geborgen.

VP1303 meldet das MG-Feuer der Flugzeuge lag im Wasser aber vier Bomben trafen V1303.

(Weiter ist von **Scharnhorst** ein Minentreffer im Quadrat 8737 gemeldet).

13. Februar 1942

1100 Bei Tonne NSB wurde eine Leiche (engl. Flieger) durch **VP1312** gefischt und versenkt.

1440 **VP1301** nimmt vier engl. Flieger aus Schlauchboot auf und (später) abgeliefert bei Luftwaffen Dienststelle in Rotterdam.²

Gefechtsbericht von VP 1301 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Ort: 51° 23' Nord und 02° 32' Ost – SW 5 bis 6 und tiefhängende Wolken.

Um 15.47 Uhr wurde die Gruppe **1301/1312** und **1304/1305** von zwei Lockheed Hudson und mehreren Spitfire von hinten angegriffen.

Die Bombenflugzeuge wurden von allen vier Booten unter wirksames Feuer genommen!

1301 drehte etwas nach Backbord um auch seine vorderen Waffen benutzen zu können und es wurden einwandfreie Treffer vom Boot aus beobachtet.

Die VP1304/1305 am nächsten stehende Maschine stürzte steil nach unten ab, fing an zu qualmen und schlug brennend auf das Wasser. Kurz vor dem Aufprall ins Wasser brach eine Tragfläche und das Schwangstück ab. Das zweite Flugzeug verlor stark an Höhe, fing sich aber und verschwand nach Westen und einige Spitfire wurden ebenfalls unter Abwehrfeuer genommen.

Um 15.54 Uhr wurden wieder etwa vier Spitfire unter Feuer genommen, welche von achtern anfliegen und um 15.58 Uhr wurde das Annähern von etwa zehn Spitfire vereitelt.

Munitionsverbrauch : 40 Schuß 3,7 cm – 500 Schuß 2 cm – 100 Schuß 15 mm – 150 Schuß 8 mm.

Gezeichnet Wolff

Oblt.z.See und Kommandant.

² De vier overlevenden van de Wellington van No.103 squadron

Gefechtsbericht von VP 1302 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Wetterlage zur Zeit des Angriffs Wind Stärke 7 bis 8 und See 4 bis 5, Wolkenhöhe 400 m und Sicht etwa 3 Seemeilen.

Am 12.02.1942 stand die Rotte **VP 1302/1303** auf Position 2 Quadrat 8755 AN Mitte oben. Die Gruppe war für eine Markbootaufgabe auf diese Position ausgelegt, dazu **VP 1303** vor Anker.

Vor und nach Passieren des Schlachtschiffverbandes um 15.00 Uhr war starke Fliegertätigkeit. Einmotorige Maschinen zeitweilig bis zu 20 Stück kreisten in einer Höhe von 1000 – 2000 m über den Booten und deshalb war ab 15.00 Uhr Fliegeralarm für **VP 1302** befohlen.

Um 15.53 Uhr kamen 6 einmotorige Flugzeuge in nord-östlicher Richtung (Steuerbord achteraus von VP 1302) in Sicht. Da zunächst nicht auszumachen war, ob es sich um feindliche Maschinen handelte und die Anflugrichtung parallel zum Kurs des Bootes verlief, wurde erst beim Aufzudrehen der Maschinen im rechten Winkel auf **VP 1302** bzw. **1303** Feuer eröffnet!³

Entfernung beim Feuereröffnen 300 m (siehe Skizze) und es wurden auf der am rechten Flügel fliegenden Maschine einwandfreie Treffer beobachtet!

Diese stürzte nach dem Überfliegen des Bootes ab und dabei wurde die Mastspitze von VP 1302 berührt und abgebrochen. Gleichzeitig erhielt VP 1302 zahlreiche Treffer durch Bordwaffen auf den achteren Flakstand und zwei Bombentreffer!

Die erste Bombe traf den Schornsteinfuß und detonierte im Heizraum. Die zweite Bombe traf das Achterschiff, durchschlug den Achterflakstand und Dom und detonierte im Wellentunnel. Durch diesen Bombentreffer sank das Boot innerhalb einer halbe Minute über den Achtersteven mit Steuerbord Schlagseite.

Die Geschützbedienung des vorderen MG C/38 erzielte die vorgenannten Treffer und erst nach dem das Sinken des Bootes ein weiteres Schießen nicht mehr ermöglichte und die Bedienung vom Wasser weggerissen wurde, wurde das Feuer eingestellt.

Munitionsverbrauch war nicht mehr festzustellen.

Gezeichnet Telgmann

Lt. z.See und Kommandant

³ Zes Hurricanes van No.1 squadron (Flt.Lt. Raymond, Sgt. Blair, Plt.Off. Marcinkus, Plt.Off. Kuttelwascher, Plt.Off. Sweeting en Sgt. Halbeard) rapporteerden omstreeks 15.30-15.35 destroyers met hun boordwapens te hebben aangevallen. Blair werd neergeschoten en stortte in zee en Marcinkus crash-landde op de Noordbelgische kust.

Gefechtsbericht von VP 1303 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Wetterverhältnisse: WSW Wind in Stärke 7 bis 8 und Seegang 4 bis 5. Niedrige Wolken und bedeckter Himmel mit Sicht 4 Seemeilen.

Vorpostenboot **1303** lag am 12.2.42 im Quadrat 8755 AN Mitte oben zu Anker, auf befohlener Position 2 und **VP 1302** als Gruppenführer blieb in unmittelbarer Nähe beweglich. Beide Boote lagen hier als Markboote aus.

Gegen 15.00 Uhr passierte ein Schlachtschiffverband die Position und gleichzeitig kreisten einmotorige Jagdmaschinen – zeitweise bis zu 20 Stück – um und über dem Verband.

Nach passieren des Kriegsschiffverbandes blieben laufend Jagdmaschinen in Sicht. Um 15.53 Uhr kamen 6 einmotorige Flugzeuge im Tiefflug aus NW auf die Boote **1302** und **1303** zu.

VP 1302 eröffnete das Feuer auf die jetzt als feindlich erkannten Flugzeuge und im selben Augenblick eröffnete 1303 ebenfalls das Feuer auf die angreifenden Flugzeuge!

Entfernung beim Feuereröffnen war 600 m.

Im Verlauf des Angriffs erhielt 1303 vier Bombentreffer während das MG-Feuer der Flugzeuge zu kurz lag (im Wasser am Steuerbord).

Die erste Bombe schlug Steuerbord achtern durch die Messe und blieb im BB Vorraum als Blindgänger liegen. Die nächste schlug Steuerbord achtern durch die Verschanzung und prallte am Schott des achteren Niedergangs ab und fiel über Bord ohne zu detonieren.

Die dritte Bombe schlug durch das Brückendeck, durch die Komdt. Kammer, durch den U.K.-Raum und FT-Station und fiel als Blindgänger an Backbord ins Wasser.

Die letzte Bombe schlug Steuerbord außenbords in die Bordwand unterhalb der Wasserlinie ein und detonierte wahrscheinlich danach mit Wassereinbruch im Vorschiff als Folge.

Die Maschinen flogen nach teilweise beobachteten Treffern durch die Flakwaffen in weitem Bogen nach NO ab.

Munitionsverbrauch: 38 Schuß 8,8 cm – 811 Schuß 2 cm – 325 Schuß MG.

Gezeichnet Matthies

Lt. z. See und Kommandant.

Gefechtsbericht von VP 1304 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Ort: 51 Grad 22,5' Nord/ 02 Grad 31,5' Ost

Am 12.2.42 um 15.48 wurde bei der Markbootaufgabe Vorpostenboot **1304** von zwei englischen Kampfflugzeugen – Typ Lockheed Hudson – angegriffen. Die Kampfflugzeuge waren von 15 Jägern, Typ Spitfire, begleitet. Von **VP 1304** wurden die Flugzeuge in einer Entfernung von 4000 m gesichtet.

Um 15.48 Uhr Feuererlaubnis für sämtliche Waffen und durch gutt liegendes Abwehrfeuer der Boote **VP 1304** und **VP 1305** wurde die erste Maschine vor Erreichen der Boote zum Abdrehen gezwungen aber von Vorpostenboot **1305** wurde sie jedoch weiter beschossen!

Da die erste Maschine sich im Abflug befand und ein Angriff von dieser Maschine nicht mehr zu erwarten war, wurde die zweite Maschine – welche im direkten Anflug auf Boot **1304** war – wirksam unter Feuer genommen aber es gelang jedoch der Maschine noch 5 Bomben abzuwerfen.⁴

Die Bomben fielen 40 m Steuerbord achteraus ins Wasser und eine Detonation der Bomben konnte nicht wahrgenommen werden.

Im Augenblick des Bombenwurfs bekam die feindliche Maschine soviel Feuer vom Achteren 2 cm Geschütz, 15 mm MG Achtern und dem Backbord MG 34, daß sie nach einwandfrei beobachteten Treffern fünfzig Meter Backbord achteraus ins Wasser stürzte!

Starke Rauch – und Flammenentwicklung entstanden auf der Wasseroberfläche und Überlebende konnten nicht geborgen werden.

Munitionsverbrauch: 100 Schuß 3,7 cm – 460 Schuß 2 cm – 61 Schuß 15 mm – 950 Schuß MG.

Entfernung bei Feuereröffnen: 4000 m.

Flughöhe: 200 m.

Gezeichnet Lucht

Lt.z.See und Kommandant.

⁴ Der hier als 1. Flugzeug bezeichnete Bomber ist identisch mit dem von VP 1301 als 2. Flugzeug bezeichneten und umgekehrt.

Gefechtsbericht von VP 1305 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

14.20 Uhr mit **VP 1304** die befohlene Position auf 51 Grad 22,8' N/ 02 Grad 31,5' Ost erreicht, wo **1304** die Boje warf und ich ankerte mit meinem Boot in ihrer Nähe.
Wind WSW 5 und See 4, mäßige Sicht ca. 3 Seemeilen.

Gegen 14.30 begann das Passieren des deutschen Flottenverbandes, während noch die großen Einheiten in Sicht waren, begann 14.52 Uhr Flakfeuer des Flottenverbandes und englischen Bomber mit Jagdschutz wurden erkannt.

Von **VP 1305** konnte zunächst wegen der eigenen Jäger nicht geschossen werden.

Zwei Bomber wurden von Jägern und dem Flottenverband abgeschossen und ein Bomber entkam offenbar schwer beschädigt mit Kurs WSW.

Um 15.01 Uhr waren die englischen Flugzeuge außer Sicht und um 15.10 Uhr war das Passieren des Verbandes beendet und es wurden dann Versuche gemacht die Boje zu bergen.

Um 15.30 Uhr kam an Steuerbord ein englischer Bomber in Sicht, dem kurz darauf eine große Anzahl Bomber mit Jagdschutz im Kampf mit deutschen Jägern folgten.

Gegen 15.45 Uhr wurde das Boot von Backbord achtern von zwei englischen Bombern mit eingezogenen doppelten Leitwerk in etwa 100 m Höhe angefliegen.

Auf 600 m Entfernung wurde Feuererlaubnis erteilt und sofort aus allen Waffen gutliegendes Abwehrfeuer eröffnet! Zahlreiche Einschläge wurden einwandfrei beobachtet, sodaß der eine Bomber in einer Kurve nach Backbord Kurs etwa SO abdrehte.

Der zweite Bomber warf – offenbar schwerstens beschädigt – im Notwurf seine 6 Bomben ab, die in etwa 100 m Entfernung vom Boot niedergingen.⁵

VP 1304 lag in der Nähe. In einer Kurve drehte das Flugzeug auf **VP 1305** nieder und im weiter gutliegenden Feuer brach ihm die linke Tragfläche und gleich darauf das Schwanzstück ab.

Brennend stürzte er aus etwa 20 m Höhe rund 50 m von **1305** entfernt ins Wasser und versank sofort.

Benzin und Öl brannten noch einige Minuten.

Bis etwa 16.00 Uhr wurde fortgesetzt gegen umschwärmende und überfliegende Bomber und Jäger, die teilweise in großen Schwärmen auftraten, gefeuert! Die Gesamtzahl wird auf etwa 100 Stück geschätzt und deutsche Jäger waren fortgesetzt im Angriff.

Um 15.50 Uhr wurde Position in Richtung auf Führerboot **1301** verlassen und bis 16.15 Uhr wurde auf einzelne oder in kleinen Gruppen gesichtete Flugzeuge gefeuert.

Anschließend Marsch nach Position 2 (**VP 1303**) und erfolglos nach Überlebenden von **VP 1302** gesucht. Von 16.35 bis 16.40 wiederholt englische Bomber und Jäger beschossen!

Um 17.15 Uhr Fahrt im Verband fortgesetzt und um 18.17 Uhr an Backbord noch drei englische Flugzeuge – niedrig und in etwa 2 bis 3 Seemeilen – wahrgenommen.

Munitionsverbrauch: 120 Schuß 3,7 cm – 800 Schuß 2 cm – 400 Schuß 15 mm – 2000 Schuß LMG.

Gezeichnet Kasper

Lt.z.See und Kommandant.

⁵ Der hier als 1. Flugzeug bezeichnete Bomber ist identisch mit dem von VP 1301 als 2. Flugzeug bezeichneten und umgekehrt.

Gefechtsbericht von VP 1312 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Quadrat 8757 m.o.

Um 15.30 Uhr Anflug einer Spitfire wobei Beschuß durch 7½ cm Kanone in einer Entfernung von etwa 3500 Meter! Das Flugzeug dreht auf Beschuß an (Munitionsverbrauch 1 Schuß 7½ cm).

Um 15.45 Uhr Anflug zweier Lockheed Hudsons von Backbord achtern und heruntergehend in Höhe ca. 250 Meter. Darüber zwei Jäger – anscheinend feindliche – die beim Anflug in die etwa 400 m Wolkendecke hochzogen.

Beschuß der zu nächst etwas tiefer fliegenden Maschine durch achtere 2 cm Oerlikon, achtere 13,2 mm MG und vordere 2 cm MG C/38, deren Feuer jedoch sofort auf die zweite Maschine gelenkt wurde! Treffer der achteren 2 cm und 13,2 mm MG in der ersten Maschine wurden einwandfrei beobachtet und die Maschine stürzt unmittelbar nach beobachteten Treffern ab und gerät in Brand.

Bei der zweiten Maschine konnten Treffer der vorderen 2 cm aber keine Wirkung beobachtet werden. Das Flugzeug zieht jedoch auf Beschuß hin in die Wolkendecke ab und gibt den Angriff auf.

Beide Maschinen wurden – soweit diesseits beobachtet werden konnte – auch von VP 1301 und 1304 und 1305 beschossen! Trefferlage konnte hier nicht beobachtet werden, da Augenmerk auf Lage des eigenen Feuers gerichtet war.

Munitionsverbrauch: achtere 2 cm Oerlikon ca. 100 Schuß und 13,2 mm MG ca. 40 Schuß und vordere 2 cm MG C/38 ca. 35 Schuß.

Von 16.00 bis 17.00 Uhr mehrere Anflüge englischer Jagdmaschinen in Schwärmen von zwei bis acht Maschinen und insbesondere Unfallstelle **1302** mit Abwehr durch alle Waffen (2 cm Oerlikon – 13,2 mm MG – 2 cm Flak 38 – gelegentlich auch durch 7½ cm Kanone und bei näherem Herankommen durch beide Doppel LMG).

Die Feindmaschinen drehen sämtlich auf Beschuß ab und kommen zu keinem Angriff!

Munitionsverbrauch: 2 cm Oerlikon 64 Schuß – 13,2 mm MG 186 Schuß – 2 cm Flak 38 59 Schuß – 8 mm MG 128 Schuß und 7½ cm Zeitzünder 6 Schuß.

Gezeichnet Steffani

Lt.z.See und Kommandant

Gefechtsbericht von VP 2007 zum Fliegerangriff am 12.02.1942

Über Fliegerangriff und Abschluß eines englischen Bombers und weitere Fliegerangriffe am 12. Februar 1942 von 16.10 Uhr bis 17.42 Uhr auf die Vorpostenboote **2007** und **2009** auf Weg Rot von Punkt 7 bis HL-Tonne Z.-Bjd.

Beide Boote standen auf Warteposition.

Wetterlage SW 7, große See, bedeckt und diesiges Wetter.

Wir bekamen gegen 16.00 Uhr FT-Befehl, den Schleppern **Indus** und **Holland** nach Vlissingen entgegen zufahren und gingen auf Kurs rw. 195 Grad.

Gegen 16.05 Uhr sichteten wir ein Flugzeug, welches die Rotte, welche im Moment ca. 1000 m auseinander stand, in etwa 600 m Höhe nach Osten hin überflog und in der Wolkendecke verschwand, machte dem Geräusch nach, kehrt und flog die Rotte von achtern auf um **VP2007** von vier Strich Steuerbord achtern anzugreifen. **Die Maschine wurde als englischer Bomber Hampden ausgemacht und durch gutliegenden Beschuß von 2007 zum Abdrehen gezwungen!**

Gegen 16.25 Uhr setzte dieselbe Maschine in Planquadrat 8736 zum Bombenabwurf an und diesmal auf **2009**. **Die Maschine drehte nach Abwurf und durch heftiges gutliegendes Feuer von 2009 parallel zu unserem Kurs ab und hierbei kam es in 400 m Höhe und 200 m Seitenabstand an unserer Backbord-Seite in unser volles Abwehrfeuer, welches deckend in der Maschine lag!**

Plötzlich zog die Maschine steil hoch in die Wolken und stürzte brennend aus diesen ca. 500 m querab an unserer Steuerbord-Seite ins Wasser und verschwand.

Boote setzten mit grosser Fahrt mit dem im Gefecht durch das Flugzeug schwerverwundeten Kommandanten von **VP2009** Marsch nach Vlissingen fort.

Gegen 17.06 Uhr in Planquadrat 8736 - Ein viermotoriger Bomber (Boeing) kommt aus Richtung 0 Grad in Abstand und Höhe von ca. 400 m an Backbord von beiden Boote vorbei.

Die Maschine dreht – nach heftigem gutliegendem Abwehrfeuer beider Boote – vor VP2007 nach Westen ab und verschwand in den Wolken.

Um 17.13 Uhr in Planquadrat 8739 – Ein zweimotoriges Flugzeug (Whitley) aus Richtung ONO kreuzt den Kurs der beiden Boote. **Nachdem es zuerst von beiden Boote durch Abwehrfeuer belegt wurde, kam es in das volle, in dieser Entfernung gutliegende Feuer von VP2007, steiß in die Wolkendecke und verschwand.**

Gegen 17.30 Uhr in Planquadrat 8739 (Mitte) – Ein viermotoriger Bomber (Boeing) fliegt, aus Süden kommend, beide Boote schräg von Backbord vorne an.

Die Maschine dreht aber durch das beiderseitige heftige Abwehrfeuer plötzlich in ca. 400 m Höhe durch die Kiellinie der Boote hindurch und verschwindet in die Wolken nach Westen.

Um 17.42 Uhr in Planquadrat 8739 (Mitte) – Ein viermotoriger Bomber (Consolidated 32), aus Richtung SW kommend, kreuzt voraus den Kurs von **VP2007** in etwa 600 m.

Die Maschine setzt – nach heftigem Beschuß in einer Höhe von ca. 300 m - zum Angriff auf VP2007 an aber durch den vollen Einsatz sämtlicher Waffen zog die Maschine plötzlich ohne zum Bombenabwurf gekommen zu sein, nach unzähligen beobachteten Treffer direkt über VP2007 hoch und verschwand in den Wolken nach Westen.

Munitionsverbrauch **VP2007** : 930 Schuß 2 cm – 18 Schuß 7½ cm (Zeitzünder) – 300 Schuß 13,2 mm – 250 Schuß LMG.

- Blenheim Mk.IV (T1922) van No.114 squadron – gestart om 14.10 uur van West Raynham - crashte volgens de Bomber Command Losses ter hoogte van Kijkduin in de Noordzee.
Dit is moeilijk aan te nemen gezien het gegeven, dat de piloot aanspoelde op Walcheren en de Observer nabij Hoek van Holland werd aangetroffen.
Een locatie in de monding van de Westerschelde is derhalve meer aannemelijk.
Plt.Off. Robert Elmer Drysdale RCAF †
Zijn stoffelijk overschot spoelde op 15 juli 1942 ten zuidwesten van Westkapelle aan, waarna hij nog dezelfde dag op de Noorder begraafplaats werd begraven.
Sgt. Arthur Stanley Maynard †
Zijn stoffelijk overschot spoelde nabij Hoek van Holland aan waarna hij op 17 juli 1942 op de algemene begraafplaats van Hoek van Holland werd begraven.
Sgt. John Standefort Pullen mia
Runnymede Memorial Panel 91

- Wellington Mk.1C (Z1081) van No.214 squadron – gestart van Stradishall – stortte ter hoogte van de monding van het Westerschelde gebied in de Noordzee.
Op 15 februari werd door een Vorpostenboot op ± 3,5 kilometer uit de kust ter hoogte van Domburg een rubberboot gevonden met vijf Britse vliegers aan boord en waarvan er inmiddels vier waren overleden. De navigator leefde nog maar hij was er volgens een Duits verslag ernstig aan toe maar hij had dan ook 67 uren in de dinghy gedreven voordat hij werd gered.
Wg.Cdr. Richard Denis Barry MacFadden †
Volgens de enige overlevende overleed hij op 13 februari omstreeks 03.00 uur en op 17 februari werd hij op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
Plt.Off James Wood †
Hij overleed op 13 februari omstreeks 06.00 uur waarna ook hij op 17 februari op de Noorder begraafplaats werd begraven.
Sgt. Andrew Paton Everett †
Hij overleed op 15 februari omstreeks 04.00 uur en ook hij werd op 17 februari op de Noorder begraafplaats bijgezet.
Sqn.Ldr. Martin Tyringham Stephens †
Hij stierf op 13 februari omstreeks 16.00 uur en ook hij werd op 17 februari op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
Flt.Lt. Patrick Roderick Hughes mia
Runnymede Memorial Panel 65
Sgt. George Ingater Taylor mia
Runnymede Memorial Panel 94
Sgt. Robin Murray pow
Na zijn herstel in het ziekenhuis werd hij overgebracht naar Stalag 344 Lamsdorf.
Tijdens zijn voorafgaande verblijf in Dulag Luft presteerde hij het om een brief naar zijn commandant in Stradishall te sturen, waarin hij ondermeer aangaf hoe en op welke data de bemanningsleden waren overleden.
De brief werd medio juni 1942 in Stradishall ontvangen.

- Hudson Mk.V (AM712) van No.407 (RCAF) squadron (Coastal Command) – gestart om 13.10 van North Coates Lincolnshire – stortte omstreeks 15.40 uur ter hoogte van het Zeeuwse kustgebied in de Noordzee. Naar alle waarschijnlijkheid is het deze machine geweest, die door de Vorpostenboote van het 13. en 20.VP-Flottille werd neergeschoten.

Plt.Off. Harold Victor Spicer	RCAF	†
-------------------------------	------	---

 Zijn stoffelijk overschot spoelde eerst op 20 april 1943 nabij Westkapelle aan en tijdens de lijkschouw dacht men te maken te hebben met een onbekende Canadese vlieger, die ± zes maanden in het water had gelegen.
 Op 22 april 1943 werd hij aansluitend op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
 Volgens schrijven C/2502/M.C. – ingekomen stuk 5552/51 – van de Inspecteur War Graves Commission van 26 juli 1951 werd de indentiteit van Plt.Off. Spicer bevestigd.

Flt.Sgt. Neville Frederick Jordan		mia
Runnymede Memorial Panel 75		
Flt.Sgt. Stanley Walker		mia
Runnymede Memorial Panel 76		
Sgt. Alan Forster Muris		mia
Runnymede Memorial Panel 90		
Sqn.Ldr. William Andrew Anderson	RCAF	mia
Runnymede Memorial Panel 99		

- Hudson Mk.V (AM598) van No.407 RCAF) squadron (Coastal Command) – gestart om 13.30 van North Coates Lincolnshire – stortte om ± 15.40 uur (naar alle waarschijnlijkheid) ter hoogte van het Zeeuwse kustgebied in de Noordzee.

Flg.Sgt. Norman John Jones		mia
----------------------------	--	-----

 Runnymede Memorial Panel 75

Flt.Lt. Lonsdale Cowperthwaite	RCAF	mia
--------------------------------	------	-----

 Runnymede Memorial Panel 99

Plt.Off. John Ernest Lister	RCAF	mia
-----------------------------	------	-----

 Runnymede Memorial Panel 100

Sgt. William Beverley Lenover	RCAF	mia
-------------------------------	------	-----

 Runnymede Memorial Panel 107

- Beaufort Mk.I (AW273) van No.86 squadron – gestart van St.Eval Cornwall – stortte ter hoogte van de Zeeuwse / Zuidhollandse kust in de Noordzee.

Sqn.Ldr. Thomas Ivor Mathewson		†
--------------------------------	--	---

 Zijn stoffelijk overschot werd op 25 april 1942 aangetroffen op het strand bij Kijkduin waarna hij op de algemene begraafplaats Westduin te Den Haag werd begraven.

Flg.Off. William Henry Stephens		†
---------------------------------	--	---

 Zijn stoffelijk overschot werd nabij Hoek van Holland gevonden waarna hij op 3 juli 1942 op de algemene begraafplaats aldaar werd begraven.

Flt.Sgt. Ronald Ernest Howett		mia
-------------------------------	--	-----

 Runnymede Memorial Panel 74

Sgt. Eric Young		mia
-----------------	--	-----

 Runnymede Memorial Panel 97

- Messerschmitt Bf 109F-4 (Wnr.7651) van I./JG 2 vloog – vanwege het slechte zicht – omstreeks 17.30 uur tegen de kanaaldijk aan de West-Souburgseweg nabij het vliegveld van Vlissingen.
Het landingsgestel brak weg waarna de machine van de betonbaan afraakte en op zijn buik door de afrastering van de omheining schoof. Vervolgens raakte de Messerschmitt een bodewagen en met de vleugel een passerende fietser om zich vervolgens in het talud van de Kanaaldijk te boren.
De piloot werd hierbij gewond en moest door soldaten van het vliegveld uit de cockpit worden bevrijd (schade 85%).
- Messerschmitt Bf 109F-2 (Wnr. 9652) van II./JG 2 voerde als gevolg van schade aan het landingsgestel een noodlanding uit nabij Kerkwerpe (Schouwen-Duiveland - 20% schade).
De onbekend gebleven piloot bleef ongedeerd.