

# STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



**Crash No 287**

**Hurricane KZ378**

**28-06-1943**

**Noordzee**



**28 juni 1943**

Tussen 04.33 en 06.06 uur voerden twee kleine formaties van Fighter Command een verkenning en anti-shipping sweep uit ter hoogte van Walcheren. Het eerste groepje bestond uit vier met raketten bewapende Hurricanes van No.184 squadron met zeven Typhoon F's van No.609 squadron als escorte.

Het tweede was samengesteld uit vier Typhoon B's met vier Typhoon F's – alles van No.3 squadron - als begeleiding. Ter hoogte van Westkapelle werden op een vijftal boten van het 13. Vorpostenflottille aanvallen uitgevoerd waarbij om 05.20 uur **VP 2019** zo zwaar werd getroffen dat het vaartuig ternauwernood nog op het strand kon worden gezet. Drie andere boten werden door het boordwapenvuur eveneens beschadigd. Twee Duitse militairen kwamen bij deze aanvallen om het leven.

**War Diary No. 3 squadron (Form 540)**

The squadron sent 4 Bombphoon's and 4 Typhoon fighters on a roadstead with four Hurricanes of No.184 squadron and seven Typhoon fighters of No.609 squadron to attack shipping between Flushing and The Hook. The squadron made landfall at West Schouwen at zero feet and swept up the Hook and back to Noorderhoofd, where they saw a 800 tonner beached and burning south of Domburg and resulting from attacks of the other squadrons. About half a mile off the shore two ships were spotted and Blue Section immediately engaged one of them with cannon and 250 lb bombs and cannon strikes were seen to go home, but the bombs overshot und undershot the target and meanwhile Flak of every description was intense from the ships and shore.

Blue Section (Flt.Lt. Collins and Sgt. C.A.Tidy) did not attack the second ship but Red 1 (Flt.Lt. R.W.A. Mackichan) attacked two minesweepers lying into wind, getting his strikes home and left one of them smoking. Red 2 (Sgt. Feldman USA) was forced out of position but earned the gratitude of his colleagues by acting as flak magnet, thereby drawing a lot of Flak away from the others.

One of the Hurricane boys was shot down in action but all the remainder of the formation returned safely to base. The weather was 10/10 ths cloud at 1500 feet and visibility was excellent.

**War Diary No. 184 squadron (Form 541)**

Time up/ down: 04.30 and 05.40 hours

Escort of Typhoon's was met at correct time and place and a convoy of five ships was encountered off the Dutch coast. The Typhoon's attacked ships with cannon and drew all the Flak from our Hurricanes – Sqn.Ldr. J.Rose, Sgt. R.Downing, Flt.Sgt. K.Starmer, Flt.Sgt. F.Carr – which were not fired at until the attack had almost finished. It was a very well co-ordinated attack and two ships were definitely sunk, another was beached burning furiously and one other was damaged.

One of our aircraft – Flt.Sgt. K.Starmer – is missing.

**War Diary No. 609 squadron (Form 540)**

Another dawn shipping attack with No.184 squadron. No.609, in two sections, take off at 04.40 hours and Red Section, comprising the Commanding Officer (Sqn.Ldr. A.Ingle, Flg.Off. R.H.Payne and Flg.Off. J.B. Baldwin, after climbing to 1500 feet north of Walcheren, first sighted five coasters to the south and proceeding to north of Schouwen.

Hear that Yellow Section is about to attack. Turning, they see intense Flak and a red glow which burns for nine seconds. Flying back to observe results and seven Hurricanes (?) withdrawal, they patrol north and south of Westkapelle till 05.30 hours, and seeing one ship actually sink with cloud of steam, remainder heading straight for shore with another in distress.

Yellow Section, comprising Flt.Lt. E. Haabjoern, Plt.Off. C. de Moulin, Flg.Off. E.R. Roberts and Flt.Sgt. T.D.L. Leslie, after making a model rendez-vous with Hurricanes off Westkapelle, climb to 500 feet on sighting smoke. The Hurricanes, on being informed of target, request Yellow Section to attack first as anti-Flak. Haabjoern and de Moulin accordingly attack the leading ship, seeing vivid flashes caused by explosions as they sweep down to mast height. This ship is evidently hit in its magazine and it is later seen on fire and eventually beached. Roberts and Leslie attack two other ships, observing concentrated strikes and the latter an explosion with red flashes and black smoke.

There is intense Flak from the vessels, temporarily easing on the first and one of the Hurricanes, who follow, is hit and lost. As it is impossible to assess which squadron caused most of the damage (except for the leading ship) this is considered shared. A following recce by Flg.Off. Van Lierde and Sgt. Dental only found 3 of the 5 ships still afloat and one of these beached and burning.

Enemy casualties: one 800-1000 ton coaster cat. II (Capt. Haabjoern and Plt.Off. de Moulin), two 600-800 ton coasters cat. I and two 600-800 ton coasters cat. III (Flg.Off. Roberts and Flt.Sgt. Leslie shared with 184 squadron).

Flakkommandeur Vlissingen

0450 Kriegswache Achtung und Dämmerungsbereitschaft.

0456 Flakalarm für alle an der Küste gelegenen leichten und mittleren Waffen. Mehrere größere eigene Einheiten passieren die Küste im Bereich.

0503 Flakalarm! Eine Anzahl feindlicher Maschinen tief im Anflug aus Richtung 10-12, greifen die vor Westkapelle befindlichen Kriegsfahrzeuge an.

0525 Die Maschinen sind in Richtung 12 wieder abgeflogen!

0534 Flakalarm! Unbekannte Motorengeräusche aus Richtung 11, tief und näherkommend.

0535 Ca. 12 feindliche Jäger kommen im Angriff auf die Boote aus Richtung 10 in 30 – 300 m Zielhöhe in den Feuerbereich der leichten und schweren Waffen des Flakkommandeurs.

**Sie werden von der Westbatterie mit 13 Schuß 10,5 cm und von den 2 cm Waffen der 4./-, 5./- und 9./202 bekämpft.**

0542 Die Maschinen sind in Richtung 11 wieder abgeflogen.

**KTB 1. Sicherungsdivision** (RM 67-28)

Vorpostenboote **VP 1315, VP 1314, VP 1313, VP 1301** und **VP 2019** wurden um 05.10 Uhr von englischen Jägern angegriffen wobei **VP 2019** an Backbordseite in Brand geschossen und bei Westkapelle auf Strand gesetzt werden mußte. VP 2019 wurde wahrscheinlich durch drei Bombentreffer an Backbord-Seite Leck und in Brand geworfen wobei Matrozendeck und Heizerdeck sofort in Flammen.

Wegen Gefahr, daß Munitionslast explodierte hat die Besatzung um etwa 06.30 Uhr vollzählig das Schiff verlassen. Geheimsachen und Signalbuch wurden versenkt. Nach Verlassen des Bootes wurde Munitionslast geflutet ! Ein Toter und drei Verletzte ! Ein Jäger abgeschossen.

**VP 1313** und **VP 1315** anscheinend auch beschädigt durch Bordwaffenbeschuß!  
Zwei Abschüße beobachtet.



### **Een eerste begin van de berging.**

Das große Leck, welches an Steuerbord-Seite im Matrosendeck durch den Bombentreffer hervorgerufen war, wurde bis 10/07 mit zwei Lagen Holzplanken - horizontal und vertikal - abgedichtet.

Die Schutzsilde der 2 cm Waffen mußten in zwei Teile geschnitten werden, damit man sie besser längs Deck holen konnte. Die 3,7 cm und die vordere 2 cm Waffe wurden von der Besatzung abgeborgten und an Land gebracht. Die 8,8 cm auf der Back wurde von Arbeitern der "Alten Wilton Werft" abgebaut und an Land gegeben.

In der Zwischenzeit hatte die Scheldewerft zwei große Deckleitern über die Pfalrosten der Uferbefestigung gelegt und so eine feste Verbindung von Land zum Boot hergestellt. Über diese Leitern wurden alle schweren Gegenstände mit Hilfe einer an Land aufgestellten Winde an Land gezogen. Außerdem wurden drei starke Leinen nach achtern ausgebracht um zu verhindern, daß das Boot nachdem noch weiter achteraus sackte. Diese Maßnahme hatte Erfolg! Nach dem ersten Achterausrutschen muß das Boot mitschiffs ungefähr Vorkante Brücke auf einigen größeren Steinen festgekommen sein, denn es drehte sich wenn es durch Seegang arbeitete, immer um diesen Punkt.

Der Mast hatte am 07/07 in Höhe des Scheinwerferstandes einen Riß bekommen, der sich um den halben Umfang erstreckte. Am 22/07 vergrößerte sich dieser Riß sodaß Gefahr bestand, daß der Mast abbrach und umkippte. Darum wurde er am 23/07 auf das Vorschiff gelegt. Der Stumpf bis zum Scheinwerferpodest blieb stehen. Durch Monteure der Scheldewerft wurden bis zum 18/07 Ankerspill, Rudermaschine, Gerätewinde, drei Anker und Ankerketten, Minenbaum und die an Deck festgekeilten Kabeltrommel abmontiert und an Land gegeben. Ebenso wurden Munitionskästen und Tautrommeln abgebrannt und an Land geschafft. Die Minensuchgeräte, Kabel, Ottern, Tragebojen usw. wurden von der Besatzung abgeborgten.

Pumpversuche wurden durch die Scheldewerft mit Hilfe von tragbaren Pumpen von einer Leistung von etwa 60 t/h gemacht. Dabei wurde festgestellt, daß die Achterpiek dicht war. Der Maschinenraum muß ein ziemlich großes Leck haben, denn der Pumpendampfer **Holland I** hat mit ca. 1000 t/h Pumpleistung das Wasser im Maschinenraum in einer Stunde nur um etwa 1 m senken können. Im Maschinenraum bis zum Schott Vorkante muß etwa eine Wassermenge von 400 cbm sein. Im Vorschiff kann nach Abdichtung des großen Lecks an Steuerbord-Seite kein weiteres großes Leck sein, da beim niedrigen Wasserstand der Wasserspiegel im Vorschiff höher war als der äußere Wasserspiegel.

Das Wasser lief durch ein kleines Loch in der Bordwand oberhalb des äußeren Wasserspiegels in fingerdickem Strahl nach außenbords.

Das läßt darauf schließen, daß erstens kein allzu großes Leck im Vorschiff sein kann und zweitens das Schott zwischen Maschine und Vorschiff ziemlich dicht sein muß weil sonst der Wasserspiegel im Vorschiff genau so schnell fallen und steigen müßte wie der äußere Wasserspiegel.

Am 17/07 wurde nach einer Besprechung mit Korv.Kpt. **Schrage** beim Oberwerftstab Zeist die Firma "Scheepvaart Rotterdam" mit der Leitung der weiteren Bergungsarbeiten beauftragt. In der Nacht zum 21/07 war der Bergungsvormann der Firma mit dem Pumpendampfer **Holland I** an das Boot herangegangen und hatte versucht den Maschinenraum zu lenzen. Dieses gelang nicht, weil offenbar ein großes Leck in der Maschine sein muß, welches wahrscheinlich durch Durchdrücken eines großen Steines durch den Schiffsboden entstanden ist. In den nächsten Tagen wurden mit einem Taucher die durch die Munitionsexplosion hervorgerufenen Löcher im Schott zwischen Vorpiek und Munitionslast und in der Bordwand bei der Munitionslast mit Hilfe von Holzpfropfen abgedichtet.

Es soll versucht werden das Schott zwischen Munitionsraum und Vorpiek gänzlich abzudichten um zu bewirken, daß der im Vorschiff zu lenzende Raum kleiner wird und daher

das Lenzen weniger Zeit in Anspruch nimmt, daß die Vorpiek durch tragbare Pumpen allein gelenzt werden kann und auf diese Art gespart wird. Ferner wird durch Arbeiter der Scheldewerft das große Loch im Oberdeck, welches durch den Brand entstanden ist, mit einer Lage starker Planken dichtgenagelt. Weiter wird ein Längsschott in Reelingshöhe mittschiffs über das Vordeck und ein Querschott am Absatz des Hauptdecks an Backbord-Seite gezogen. Diese Schotten sollen bewirken, daß die Zeit zum Pumpen dadurch verlängert wird, daß die Schotten das an Backbord-Seite überschlagende Wasser zurückhalten und somit kein Wasser mehr auf Backbord-Seite im Vorrsschiff eindringen kann.

Wenn man die Achterpiek und die Vorpiek mit tragbaren Pumpenlenzen kann und wenn die Zeit zum Pumpen des Vorschiffs durch einen Pumpendampfer verlängert werden kann, müßte man mit Hilfe von zwei Tragecaissons von je 180 t Inhalt, die beiden mittschiffs festgemacht sind, das Schiff zum Aufschwimmen bekommen können. Falls es nicht möglich ist die Caissons wegen schlechten Wetters und Seegangs am Schiff festzumachen, soll die Maschine von oben luftdicht gemacht werden und das in der Maschine befindliche Wasser durch Preßluft herausgedrückt werden.

Die Bergungsarbeiten wurden durch das drei Wochen nach der Strandung anhaltende schlechte Wetter - NW-Wind und Seegang, außerdem Windstau von etwa 1,5 m - verzögert und erschwert.

Bei besserem Wetter wäre vielleicht das große Leck in der Maschinenraum nicht entstanden, da das Schiff dann nicht so gearbeitet hätte.

Die Bergungsfirma "Scheepvaart Rotterdam" hat sehr viel Interesse an der Bergung und arbeitet gut. Außerdem hat die Werft "De Schelde" unter Anleitung des Direktors **Nijmeyer** stets gut gearbeitet.

Es besteht weiterhin die Hoffnung, das Schiff zu heben.