

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 51

Ju 88

15-05-1940

Westerschelde



Disaster voor de Royal Navy – De ondergang van HMS Valentine.

(mede gebaseerd op HMS Valentine – tragedie – berging en legende door C. Heijcoop)

Omstreeks 0345 uur werden de bemanningen van de bij Breskens voor anker liggende torpedojagers opgeschrikt door de explosies van inslaande bommen. Omdat geen vliegtuigen konden worden waargenomen, is het denkbaar dat het hierbij ging om het exploderen van afgeworpen LMA of LMB mijnen.

Nog geen uur later meerde HMS Winchester af in de haven van Duinkerken. Nauwelijks buitengaats werd het vaartuig reeds aangevallen door een drietal Ju 88's van KG 30, waarbij een near-miss van het laatste toestel vlakbij de romp ter hoogte van de machinekamer explodeerde. De machinekamer en het ketelruim liepen gedeeltelijk vol water zodat geen stoom meer gemaakt kon worden.

Onder bescherming en met assistentie van onder meer HMS Vimiera, die vanuit Vlissingen naar het getroffen schip was gedirigeerd, werd koers richting Dover gezet.

In de loop van de ochtend kwam 2Lt. Balfour van de Britse militaire missie aan boord van HMS Valentine. De lokale oorlogssituatie werd besproken, waarna Cdr. Buchanan een dringend radiogram naar de Admiralty verzond dat als volgt kan worden weergegeven:

Ik vroeg hen de lokale autoriteiten er van op de hoogte te stellen, dat ik gereed was om luchtdoelondersteuning te verlenen stroomopwaarts de rivier de Schelde, maar dat ik er niets voor voelde langer te patrouilleren dan strikt noodzakelijk.

L'Amiral Nord werd hiervan door een radiobericht op de hoogte gesteld.

Lt.Balfour deelde mij mede dat het oostelijk gedeelte van Beveland mogelijk door de vijand in de loop van de dag bezet zou worden. Hun opmars kon wellicht nog gestuit worden door sterke verdedigingen, gebaseerd op inundaties.

Zoals gezien door de ogen van Cdr. H. Buchanan.

Gedurende de ochtend vonden er verschillende luchtaanvallen op Vlissingen plaats, met name oppervlakte bombardementen vanaf een hoogte van 8.000 tot 10.000 voet.

HMS Valentine opende telkens weer het vuur met haar hoofdbatterij waarbij tot driemaal toe ongeveer 20 granaten per kanon werden afgevuurd.

HMS Whitley bevestigde het accurate vuren en dat neergaande vliegtuigen werden waargenomen.

De luchtactiviteit nam na 1100 uur drastisch af.

Iets voor half twaalf ontving ik bericht van l'Amiral Nord dat rond die tijd een drietal jachtvliegtuigen konden worden verwacht. Deze machines kwamen nooit opdagen!

Rond 1300 uur bracht een Nederlandse sleepboot een marine officier en de loods Piet Elias aan boord. De officier overhandigde mij een schrijven van Commandant Zeeland, die bescherming verzocht voor het veer Terneuzen – Borssele. We gingen anker op en met een 15 mijls vaart richting Terneuzen.

HMS Whitley volgde op circa één mijl. Nadat de ankers volledig waren geborgd, werd tot 22 mijl aangezet waarbij ik mij realiseerde dat de laatste drie uren geen vijandelijke luchtactiviteit was waargenomen. Op een afstand van twee mijl van Terneuzen werd de snelheid tot 15 mijl terug gebracht.

Plotseling – het was toen 1430 uur – **werden we door twee bommen getroffen, die van grote hoogte werden afgeworpen en voordat het vuur had kunnen worden geopend.** HMS Whitley werd eveneens aangevallen maar slaagde erin de voor haar bestemde bommen te ontwijken.

Eén bom was tot ontploffing gekomen in ketelruim 2; de tweede viel aan stuurboord net naast de brug en nog eens twee andere bommen gingen naast!

Omdat het schip niet meer onder stoom was en er op verschillende plaatsen brand uitbrak, kon ik niets anders doen dan het vaartuig op de zuidelijke oever aan de grond zetten. Onder een hoek van 30° en met een slagzij van 20° naar bakboord zat HMS Valentine onwrikbaar vast op de dijk.

Direct daarna gaf ik opdracht tot schip verlaten maar de mitrailleurs bleven bemand om zonodig de volgende aanvallen te kunnen afweren.

Lieutenant-Commander G.N.Rolfe – commandant van HMS Whitley – zond een sloep met een dokter om eerste hulp te verlenen. Mede omdat het niet uitgesloten was, dat het schip naar dieper water zou glijden gaf ik nog geen opdracht de apparatuur onklaar te maken. Mijn artillerie officier – S.F.Burrow – maakte, hoewel ernstig aan zijn been verwond, nog een laatste controle over het voorschip, bluste een beginnende brand en liet gebruiksklare munitie over boord zetten.

Franse militairen en een Nederlandse Rode Kruis ploeg onder leiding van Dr. van Breda Vriesman uit Terneuzen waren inmiddels gearriveerd. Afspraken werden gemaakt om de overlevenden onder te brengen en de gewonden naar een ziekenhuis af te voeren. Franse soldaten doorzochten alsnog het wrak en slaagden erin om drie doden te bergen, die ter plaatse aan de dijk werden begraven. Het wrak werd door de Fransen bewaakt. Vervolgens werd vanuit Terneuzen contact opgenomen met l'Amiral Nord en melding gemaakt van hetgeen was voorgevallen.

Report of C.O. Valentine, Commander H. Buchanan (R.A.N.)

At 0743, ordered Winchester to join me at Flushing. It was not realised that she had been damaged until the receipt of Vice-Admiral Dover's 0838 ordering me to escort her to Dover. I detailed Vimiera, as it had been intended to send that ship to Dover for fuel and stores on relief by Winchester.

I also desired to remain in touch with the situation at Flushing, which was obviously critical. Several air attacks on Flushing took place during the forenoon. Air activity ceased at about 1100.

About 1300 a Dutch tug brought off a Dutch Naval Officer and pilot. The officer handed me a note from the Dutch Commander-in-Chief requesting cover for the Terneuzen-Borssele ferry. I proceeded at 15 knots with Whitley one mile astern. When clear of the anchorage I increased speed to 22 knots. There had been no air activity for three hours and I thought it important to reach the new position as soon as possible. I now consider this to have been a mistake as the large wake must have attracted attention from the air and most certainly provided a magnificent aiming mark.

When about two miles from Terneuzen I reduced speed to 15 knots and within a few minutes the ship was hit by two large bombs from a Ju 88. The aircraft was not seen until after the bombs were dropped at a height of about 1.000 feet. The approach was at a very steep angle and the explosion occurred before fire could be opened. One bomb went down the after funnel and exploded No.2 boiler. The second bomb hit the ship's side on the starboard side abreast the bridge.

The main steam pipe was hit but the ship had sufficient way to reach the southern bank of the river where she beached forward at an angle of about 30 degrees to the bank and a list of 20 degrees to port.

Report of C.O. Winchester, Lieut.-Commander S.E.Crewe-Read.

0015 Arrived off Hook.

0130 Orderd to clear coast by dawn and proceed to Flushing.

0207 Proceeded.

0432 (to 0442) Attacked by three Ju 88 aircraft. Third machine let go two bombs which fell about 50 yards fine on the port bow which had about 10 seconds delay.

Though the helm was hard over and the ship going full ahead, both bombs seemed to go off underneath the ship and everything movable shot into the air.

0446 Another attack appeared imminent but aircraft was engaged at long range and driven off.

0550 Decided to proceed to Dover as another near-miss would probably wreck the port turbines.

1100 Arrived at Dover.

1900 Sailed for Liverpool.

Verslag Lt.ter Zee 2^{de} kl. T.J. Spanjer

Ter hoogte van de Braakman werd luchtalarm gegeven maar het was (het relaas volgend) al te laat. De hulpverlening kwam onmiddellijk op gang; de Franse soldaten en de Rode Kruis ploeg zijn al genoemd maar er volgde meer! In Terneuzen lagen sleepboten gereed om graanlichters naar Frankrijk over te brengen. Deze boten werden onmiddellijk door het loodswezen uitgezonden om hulp te bieden.

Vanuit Vlissingen vertrok het bewakingsvaartuig Hr.Ms. BV 36 – de voormalige sleepboot Indus – onder commando van luitenant ter zee 2^{de} kl. T.J.Spanjer.

Na het onderzoeken van een Italiaanse koopvaarder, die ter hoogte van Hansweert door Duitse vliegtuigen was aangevallen en daarbij lichte schade had opgelopen, ontvingen wij opdracht om op te stomen naar een Britse torpedojager, die in de nabijheid van Terneuzen was gebombardeerd om overlevenden op te nemen. Omdat de ontwikkelingen niet hadden stilgestaan en het merendeel van hen al waren ondergebracht, nam ik slechts veertien Britten, de loods Elias en een dokter mee terug naar Vlissingen.

Tijdens de terugvaart naar Vlissingen werden twee Duitse vliegers opgepikt, waarvan er één inmiddels was gestorven. De ander had een gebroken been, waaraan hij werd behandeld door de Britse arts die aan boord was.

Op de rede van Vlissingen werden de Britse bemanningsleden door de langsij gekomen Whitley – terwijl er weer een luchtaanval gaande was – overgenomen. Daarna werd om 2230 uur nabij de Zeelandponton afgemeerd. De gesneuvelde Duitse vlieger werd met een lijkwagen overgebracht naar het Bethesda ziekenhuis. De gewonde werd aan Nederlandse militairen overgedragen en eveneens naar het Bethesda afgevoerd. De overlevenden van HMS Valentine werden met bussen via Oostburg overgebracht naar Duinkerken alwaar ze rond het middaguur van 16 mei arriveerden.

De slachtoffers van HMS Valentine.

Het aantal slachtoffers van HMS Valentine heeft vaak tot verschillende cijfers geleid. Volgens een officiële opgave van de Royal Navy vielen er 23 doden en 28 gewonden, waarvan er later

alsnog acht zijn overleden. Commander Buchanan verklaarde dat na de fatale aanval op zijn schip slechts drie gesneuvelde bemanningsleden geborgen konden worden. Zij werden ongeïdentificeerd in een inlage van de Nieuw-Neuzenpolder op het land van C. Wolfers begraven.

Op 2 juni spoelde het lichaam aan van matroos Frederick Brennan; hij werd ter aarde besteld aan de binnenkant van de zeedijk ter hoogte van dijkpaal 33.

Twee dagen later – op 4 juni – spoelden nog eens twee slachtoffers aan, die niet geïdentificeerd konden worden. Zij werden op 20 meter afstand van dijkpaal 35 begraven.

Ordinary Seaman C.S.J. Atkinson

Aan de noordzijde van de Westerschelde werden eveneens verschillende bemanningsleden geborgen. Zo vond men op 27 mei op de slikken nabij Borssele het stoffelijk overschot van een Britse matroos. Aan de hand van een lederen identiteitsplaatje werd hij geïdentificeerd als zijnde C.S.J. Atkinson.

Na de identificatie werd hij aan de dijk begraven; een locatie waar gedurende het verdere verloop van de oorlog nog meer gesneuvelden – overwegend vliegend personeel – werden bijgezet.

Na de oorlog werden de gesneuvelden overgebracht naar de geallieerde militaire begraafplaatsen te Bergen op Zoom. Hierbij ging men er abusievelijk vanuit dat de stoffelijke resten van Atkinson tot de RAF behoorden! Voorzichtigheidshalve sluiten we niet uit dat hij uiteindelijk als onbekende soldaat zijn laatste rustplaats heeft gevonden.

Op 12 juni spoelde op het strand van de Van Citterspolder – gemeente 's-Heer Arendskerke – het stoffelijk overschot aan van matroos Joseph Grummett. Reeds de volgende dag werd hij op de plaatselijke begraafplaats ter aarde besteld. Tot slot werd aldaar – maar dan eerst op 23 augustus – een onbekende Britse matroos begraven, die eveneens was aangespoeld en nagenoeg zeker tot de bemanning van HMS Valentine had behoord.

Zoals reeds gememoreerd, werden de gewonden overgebracht naar het ziekenhuis te Terneuzen. Omdat daar niet genoeg bedden ter beschikking stonden, bracht men een aantal gewonden onder in het hervormd rusthuis Scheldeoord. Als gevolg van de opgelopen verwondingen overleden alsnog in de nacht van 15 op 16 mei matroos Walter L. Willis, PO Robert McC. Millar, Ldg.Sto. Leslie G. Goldsmith en Ass/Ck. Henry Wellman.

Administratieve raadsels.

Daarnaast overleden volgens archiefgegevens van de gemeente Terneuzen in Scheldeoord ook nog D.K. Hamitten, J.Heppar en Mtr. Murdo MacLeod.

Het merkwaardige van deze informatie is dat de eerstgenoemde niet voorkomt op de crewlist van HMS Valentine en dat naspeuringen in Engeland evenmin iets opleverden. Ook met Heppar is iets aan de hand en de meest waarschijnlijke veronderstelling is dat het hierbij gaat om chef-kok Harold R. Shepherd temeer omdat zowel uitspraak van de naam als de functie met elkaar overeenkomen.

Van Murdo MacLeod werd op 16 mei in Terneuzen een overlijdensakte opgemaakt. In werkelijkheid bleek hij echter via het ziekenhuis in Terneuzen naar Engeland te zijn ontkomen. Medio 1991 werd hij aldaar door de auteur C.Heijcoop opgespoord en nog steeds in goede gezondheid te verkeren.

De in het ziekenhuis en rusthuis overleden bemanningsleden werden op de begraafplaats van Terneuzen ter aarde besteld. Op 6 september 1940 werden de stoffelijke resten van de in de Scheldedijk begraven gesneuvelden eveneens overgebracht naar de algemene begraafplaats van Terneuzen.

Herfst 1954 werden alle omgekomenen vanuit Terneuzen en Zuid-Beveland overgebracht naar de militaire begraafplaatsen te Bergen op Zoom.

Zoals reeds eerder aangegeven werden de gewonden in de nacht van 16 op 17 mei door Britse ambulances opgehaald. Vijf zwaar gewonden, die niet voor vervoer in aanmerking kwamen, bleven in Terneuzen achter. Hoewel het ziekenhuispersoneel heeft geprobeerd hen uit handen van de Duitsers te houden, werden zij uiteindelijk allemaal afgevoerd naar Duitsland.

Het verloren gaan van een Ju 88 van KG 30.

Bij deze door drie Ju 88's van 2./KG 30 uitgevoerde aanval, werd één machine (een Ju 88A-2) getroffen door het afweervuur van HMS Whitley waarna het vliegtuig ter hoogte van de Braakman in de Westerschelde stortte. Deze overwinning werd eveneens geclaimd door Frans afweergeschut in de omgeving van Borssele alsmede door Franse soldaten opgestelde (lucht doel) mitrailleurs nabij Hoofdplaat.

Een Franse weergave.

De bewoners van Biervliet en Hoofdplaat werden opgeschrikt door hevige ontploffingen, kanongebulder en mitrailleurvuur; dit laatste van Franse soldaten, die zich in stellingen langs de Westerscheldedijk verdekt hadden opgesteld en uit alle macht op de aanvallende Duitse toestellen vuurden.

Eén der Franse militairen bracht daarvan aan zijn commandant uitvoerig verslag uit. Volgens zijn lezing was het desbetreffende vliegtuig – nadat het door een salvo was getroffen – omlaag gekomen en had het met de wielen het water geraakt. Daarna was het weer omhoog gegaan om even later, met de neus loodrecht omlaag, in het water terecht te komen.

Zo bleef het toestel nog even drijven om daarna in het water weg te zakken.

Gesneuvelde en vermiste bemanningsleden van HMS Valentine.

Op de militaire begraafplaats te Bergen op Zoom bevinden zich – naast vier niet geïdentificeerde opvarenden – de graven van de volgende bemanningsleden:

Ordinary Seaman Frederick Brennan

Ordinary Seaman Joseph Grummett

Leading Stoker Leslie George Goldsmith

Leading Cook Harold Richard Shepherd

Assistent Cook Henry Wellman

Ordinary Seaman Walter Leslie Willis

Petty Officer Robert McCulloch Millar

Op verschillende Naval Memorials worden de vermiste opvarenden in herinnering gehouden.

Chatham Naval Memorial te Kent:

Telegraphist Robert Anthony Ford.

Portsmouth Naval Memorial te Hampshire:

Ordinary Seaman Frederick Edwards

Petty Officer James Albert Howard

Plymouth Naval Memorial te Devonshire:

Ordinary Seaman Colin Sidney Jervis Atkinson

Electrical Artificer Joseph Alfred Bawden

Petty Officer Harry Bird

Ordinary Seaman Charles Thomas Clapp

Engine Room Artificer Ronald George Cotton

Engine R.A.Claude Kester Humphreys

Cutter

Stoker Dennis Clifford Fry

Petty Officer Alfred Robert Brandling

Henderson

Ordinary Seaman Thomas Howells
Jarvis

Leading Stoker Albert Kellaway
Seaman John Livesey
Marlow

Able Seaman James Maxwell

Ordinary Seaman Daniel Newbert
Norton

Stoker Ernest James Potter

Ordinary Seaman Alfred William John

Able Seaman John Kensey

Petty Officer Stoker Harry Hadfield

Petty Officer Stoker James Painter Morris

Leading Seaman Frank

Petty Officer

Het lot van de Ju 88 bemanning.

- FF Uffz. Ludwig Wengert †
Zijn stoffelijk overschot spoelde op 27 mei nabij Breskens aan waarna hij nog op dezelfde dag op de oude begraafplaats van Breskens zonder kist ter aarde werd besteld. Later werd het lijk weer opgegraven, alsnog gekist en daarna weer begraven!
Op 15 oktober 1942 werden zijn stoffelijke resten overgebracht naar Vlissingen om de volgende dag op de Noorder begraafplaats te worden bijgezet.
- BO Ofw. Josef Wunder †
Zijn stoffelijk overschot spoelde nabij Borssele aan waarna hij op de Ehrenfriedhof am Hafen te Goes werd begraven.
- Bf Uffz. Martin Stampfer †
Zijn stoffelijk overschot werd door Hr.Ms. BV36 op de Westerschelde geborgen. Na het aan land brengen werd hij op 18 mei provisorisch begraven. Op 26 september 1940 werden zijn stoffelijke resten alsnog overgebracht naar de Noorder begraafplaats te Vlissingen.
- Bs Flg. Adolph Trinkle wia
Hij werd met verwondingen (onder andere een beenbreuk) door Hr.Ms. BV 36 opgepikt en overgebracht naar het Bethesda ziekenhuis te Vlissingen. Daar bleef hij tot 1 juni 1940 onder behandeling van Dr. Staverman.
Na deze datum werd hij naar Antwerpen overgebracht.

Epiloog HMS Valentine.

Tijdens de zomer van 1940 werd door de bezetter een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden om het wrak van de Valentine te kunnen bergen. Aansluitend werd medio september 1940 de voorste geschutturen gedemonteerd en met de bijbehorende munitie naar Vlissingen overgebracht.

Omdat de Britse torpedobootjager in een moeilijke positie lag, besloot men de berging vooralsnog op te schorten.

Voorjaar 1941 verschenen twee bergingsvaartuigen – de “Ebbe” en “Flut”- op de Westerschelde. Het ging hierbij om vaartuigen van 1190 ton, die voor de Suez Canal Authority bij de werf Gusto in aanbouw waren en door de Kriegsmarine in beslag waren genomen.

De Kriegsmarine ondernam met beide hefvaartuigen, en met behulp van het bergingsbedrijf Van den Tak, een eerste bergingspoging waarbij men de beide schepen naast het wrak van de Valentine manoeuvreerde en deze vervolgens begon te lichten. De staalkabels sneden dusdanig ver in de romp dat het schip dreigde te breken en daarmee was de eerste poging mislukt.

Van den Tak kreeg nu opdracht om met eigen heftanks en bokken een poging te wagen maar ook deze bleek geen succes te hebben, temeer omdat de Rotterdamse bergers niet serieus te werk gingen.

Vervolgens ontving scheepswerf De Schelde opdracht de berging uit te voeren. De sleepboot 'En Avant' werd van een bergingsinstallatie voorzien en er werd een diepgaand onderzoek ingesteld waarna men tot de conclusie kwam dat de Valentine niet meer te bergen was.

Zomer 1941 werden alle bergingspogingen gestaakt, nadat nog wel een deel van de opbouw gesloopt was.

Wapens en munitieperikelen.

Het schip was op 14 mei voor de laatste keer bevoorrad en heeft daarna nauwelijks nog de gelegenheid gehad om grotere hoeveelheden munitie te verschieten. Na de aanval werd bovendien de gebruiksklare munitie op het voorschip – het achterschip was spoedig onder water – door de bemanning overboord gezet.

Tijdens de berging van het geschut op het voorschip in september 1940, werd niet alleen de dubbeltoren van 10,2 cm verwijderd maar ook de munitie.

Dit komt overeen met verklaringen van werknemers van De Schelde, dat in 1941 geen munitie meer werd aangetroffen op het voorschip.

Na de oorlog werden hernieuwde bergingspogingen uitgevoerd onder andere door de bergingscombinatie Bijker's/ van de Oever, waarbij grote hoeveelheden explosieven uit het achterschip konden worden geborgen. Nu werden, nadat in een eerder stadium de zes dieptebommen waren geborgen, onder meer 309 granaten van 10,2 cm en 252 granaten van 4 cm alsmede 35 kisten mitrailleurpatronen 12,7 mm, een 25 tal geweren en zes kistjes geweer munitie geborgen.

Samenvattend kan dus worden geconcludeerd dat uitsluitend in de directe omgeving van de plaats, waar het wrak heeft gelegen, mogelijk nog een aantal 10,2 cm granaten liggen omdat deze – het is reeds vermeld – als gereedheidsmunitie overboord werden gezet.