

# STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



**Crash No 526**

**Bf-109 8055**

**04-05-1943**

**Clinge**



## 04 mei 1943

Mission 54 – 79 B-17's van Eighth Air Force – 25 van 91 BG, 27 van 303 BG en 27 van 305 BG – met een gezamenlijke bomlading van 323 x 1000 GP en met als doel de fabrieken van General Motors en Ford te Antwerpen en als eventueel alternatief het vliegveld van Vlissingen.

Eerstgenoemd doel produceerde aanzienlijke hoeveelheden voertuigen voor de Duitse Wehrmacht terwijl Ford lichte vrachtwagens van 3 tot 5 ton vervaardigde. In mei 1943 bereikte de produktie een piek van 16 tot 18 voertuigen per dag. De missie voorzag eveneens in een afleidingsmanoeuvre door 20 B-17's van 306 BG en 13 B-24's van 44 BG met 48 P-47 Thunderbolts van 78 FG als escorte.

De Spitfire squadrons Nos. 315, 316, 341, 404, 416 en 611 zouden escorteren vanaf de Belgische kust tot aan Sas van Gent terwijl vanaf Goes – de formatie was dan al weer op de terugweg – escorte en ondersteuning zou plaatsvinden door 40 P-47's van 4 FG en 36 P-47's van 56 FG.

### Het begin van de aanval.

Om 17.00 uur overvloed de aanvalsmacht, bestemd voor Antwerpen, de kust bij Dungeness richting Noordzee en nadat de gebruikelijke afleidingsmanoeuvres waren voltooid, vlogen de formaties via Beachy Head en Clacton terug de zee op. De bommenwerpers van 306 en 44 BG hadden intussen hun schijnaanval op de Franse kust volbracht.

Om 18.19 uur draaiden de bommenwerpers naar hun definitieve koers maar reeds om 18.27 uur werden eenheden van JG 26 gealarmeerd en naar de regio boven Vlissingen gedirigeerd. Nog geen twee minuten later vernam de gevechtscentrale in Wissant dat de Amerikanen op 9000 meter hoogte de kust bij Knokke passeerden waarbij ze onder vuur werden genomen door de Flakbatterijen bij Blankenberge, Knokke en Breskens maar ondanks het redelijk nauwkeurige vuur werden geen vliegtuigen getroffen!

Wg.Cdr. Kolaczowski liet zijn Nos.315 en 316 squadrons links en rechts aan kop van de formatie positie innemen. De Canadese Nos.404 en 416 squadrons namen een positie boven de bommenwerpersstroom in en beschermden de flanken en het Franse No.341 en het Britse No.611 squadron joegen op alles wat te dichtbij kwam. Ten oosten van Gent werden een twintigtal Fw 190's van JG 26 – hoogstwaarschijnlijk de Geschwaderschwarm en II./JG 26 onder leiding van Major Priller - waargenomen maar eerst nadat St-Niklaas was gepasseerd kwam het tot een eerste treffen met een groep van 6 Fw 190's. Naarmate de formatie Antwerpen naderde werden de aanvallen steeds driester van aard maar het escorte kweet zich uitstekend van haar taak. Niet lang daarna mengde zich ook de Flak van Antwerpen in de strijd.

Boven het doel aangekomen dropten 303 BG en 305 BG hun bomladingen op General Motors. De overige B-17's namen de Fordfabriek voor hun rekening. De westelijke zijde van deze fabriek werd door een reeks van inslagen verwoest terwijl rookwolken opstegen uit de GM fabriek die eveneens door een reeks van inslagen werd getroffen. Na het afwerpen maakten de bommenwerpers een bocht naar links en zetten een koers naar Walcheren in. De aanvallen van de Fw 190's verhevigden zich weer – met name op de leidende 303 BG en 305 BG – maar geen enkele viermotorige was tot dan verloren gegaan. Wel waren er inmiddels enkele gewonden aan boord maar het escorte daarentegen begon verliezen te lijden.

Tijdens de terugtocht vanaf Goes tot aan het moment dat de kust van Walcheren achter hen lag werden de B-17 formaties door de Flak vanaf Walcheren onder vuur genomen, zij het ook nu weer met slechts gering resultaat.

### **Dailies of the 91st. Bomb Group**

The mission who was scheduled to take place yesterday, was finally flown today. In near perfect weather, the 91st. dispatched 25 aircraft against the installations of the Ford Motor Company at Antwerp.

This was a relatively easy mission and several of the first pilots of the 94th. Bombardment Group were permitted to go along either as co-pilots or observers in the aircraft of the 91st. Group. The mission was carried out in approximately the same manner in which it had been scheduled for yesterday.

The briefing was not held until 10.30 hours and the combat crews did not report to their aircraft in the dispersal area until approximately 14.30 hours.

All 25 aircraft of the Group took off as scheduled, and after achieving a near-perfect formation over the airdrome made their rendez-vous with the other groups of the 1st. Bombardment Wing and proceeded on to the target area.

The weather continued to be excellent all the way to the target and on the way back. Unfortunately, six aircraft of the Group turned back, chiefly because of mechanical failures. The remaining 19 crews flew on to carry out one of the most effective and highly concentrated attacks, which the Air Force has achieved to date. With the exception of two small patterns, practically all the bombs of the entire Wing formation fell within a few hundred yards of the aiming point. Photographs brought back by aircraft of the 91st. show that practically all our bombs registered direct hits or near-misses upon the Ford Motor Company's plant.

Enemy opposition to the mission was relatively weak. Approximately 25 enemy aircraft made desultory attacks just before the formation reached its initial point. However, these German pilots did not appear too anxious to press home their attacks, and after a few feeble efforts to break up the formation concentrated their attacks on the aircraft of other Groups.

Anti-Aircraft fire was moderate from **St.-Niklaas** and the target area and it was either directed at other group formations or it was much less accurate than the German Flak encountered from other localities.

**Two aircraft of the Group received light battle damage but fortunately no casualties were sustained.**

The 91st. did have one narrow escape. Many German aircraft engaged in air-to-air bombing and most of this was carried out by Fw 190's, which dive-bombed from approximately 4.000 feet above the formation. One bomb burst approx. 200 yards to the left and about level with one of our squadron formations. The burst from this bomb was at least four or five times as large as the normal heavy Flak burst and would probably have resulted in serious losses had it reached its mark.

One reason for the limited German opposition was the excellence of the fighter cover during the mission. This was literally perfect all the way to the target and during the withdrawal from enemy-occupied territory. Unfortunately our combat crews had not been informed that both P-47's and Spitfires would be participating in the fighter escort and it is feared that some of our gunners may have become a little excited, when the Spitfires and P-47's mistook each other for enemy aircraft.

No specific information is available concerning the incidents, which may have happened during these phases of the mission. It is sincerely hoped that none of our friendly escort received damage at the hands of our own gunners.

The Group formation did not return to Bassingbourn until approx. 20.00 hours and all aircraft landed safely. The success enjoyed during the course of the mission went a long way towards improving the morale of the entire organisation. The members of the 94th. Group, who participated in this mission, became even more confident of their own ability. The mission had been a very easy one from every point of view. However, some of our visitors jumped to the conclusion that heavy bombardment missions were relatively easy and they became all the more anxious to wind up their formal training program and get into combat.

Een verlate inzet van II./JG 1

Eerst om 18.44 uur stegen 17 Fw 190's van 4./- en 5./JG 1 in allerijl op om alsnog een achtervolging van de zich snel terugtrekkende Amerikanen in te zetten. Eerst dicht onder de Britse kust – volgens hun aangeven - slaagden verschillende Focke Wulfs erin een aanvalspositie in te nemen maar kwam het escorte alsnog tijdig tussenbeide. Zowel Hptm. Wickop als Ofw.Ehlers claimden desalniettemin het neerschieten van een Spitfire! Om 19.51 uur landde het verband weer op haar uitvalsbasis Woensdrecht.

Daarnaast werden luchtoverwinningen op Spitfires geclaimd door zowel Major Priller als een Bf 109 piloot van ERLA. In werkelijkheid gingen drie Spitfires en één Thunderbolt verloren maar het is een gegeven dat de missie als zodanig een van de best geplande en uitgevoerde acties was tijdens welke het vliegen in formatie en timing van aanval, schijnaanval en escorte bijzonder goed verliepen.

### **Gefechtsbericht Hptm. Dietrich Wickop**

Ich startete am 4.5.43 Uhr als Verbandsführer der II./JG 1 und bekam sofort nach dem start Feindberührung mit etwa 80 Boeing, die in drei Pulks, der letzte weitaus am stärksten, von etwa der gleichen Anzahl Spitfire in Höhen von 2000 – 9000 m geschützt wurden.

Der Verband wurde aus einer Entfernung von etwa 20 – 30 km gesehen und ich setzte mich mit der Gruppe etwas ab, um die notwendige Höhe zur Bekämpfung des Bomberverbandes zu erreichen.

Durch die Geschwindigkeit des Kampfverbandes (360 km/h) und durch den beim Steigen hervorgerufenen Geschwindigkeitsverlust kam die Gruppe erst 15 – 20 km vor der englischen Küste in 13/6/8 in Angriffsposition. Der eigene Jagdverband war etwas in die Länge gezogen, so daß kein geschlossener Angriff durchgeführt werden konnte.

Der Stabsschwarm griff unter meiner Führung die hinteren Maschinen des letzten Boeing-Pulke an und wurde dabei durch Spitfire in einen Luftkampf verwickelt.

Es gelang trotz mehrmaligen Versuchens nicht, infolge des überaus starken Jagdschutzes, einen wirksamen Angriff auf den Kampfverband durchzuführen. Außerdem wurden weitere im Steigen befindliche Jagdverbände gesichtet. Im Laufe des Luftkampfes griff ich eine Spitfire an und verfolgte diese bis 1500 m und beim stürzen in einem Winkel von etwa 40 Grad.

In dieser Höhe wurde die Spitfire mit zwei Feuerstößen aus einer Entfernung von 150 – 100 m von mir abgeschossen und sie schlug in 13/8/4 um 19.22 Uhr senkrecht auf See auf.

Beim Abfangen wurde ich von zwei Spitfire von oben angegriffen. Durch zu starkes Herumreißen geriet meine Maschine in einen trudelartigen Absturz, aus dem ich diese nur mit größter Mühe knapp über der Wasseroberfläche abfangen konnte. Der Angriff wurde auf Befehl JaFü H./R abgebrochen und ich landete 19.51 Uhr ohne ??--?? Auf dem Einsatzhafen.

Zeit des Abschusses : 19.22 Uhr  
Ort des Abschusses : 13/8/4 – 3 km südwestlich Aldeburgh

### **Gevechtsbericht Hans Bruno Fay (Einflieger Erla-Werke)**

Am 4.5.43 – 18.30 startete ich mit dem Industrieschwarm ( 3 Bf 109) als Schwarmführer aber eine Maschine stürzte ca. 18.40 Uhr wegen Motorschaden brennend ab.

Der Flugzeugführer blieb unverletzt.

Um 18.50 Uhr flogen wir in 7000 m dem grossen Bomberverband nach und da sahen wir in 5000 m fünf Spitfire, drei Fw 190 und 1 bis 2 Bf 109. Eine Spitfire löste sich aus dem kämpfende Pulk und zog nach Norden weg. Ich stürzte nach und darauf zog sie steil nach und ich schoss aus ca. 20 m von hinten.

Sie kippte nach links und hatte eine weiße Rauchfahne und ich verfolgte das Flugzeug bis der Pilot ausstieg. Luftzeuge ist mein Rottenflieger Uffz. Mörtl, Einflieger im Erla-Werk VII, Antwerpen.

Zeit des Abschusses : 19.00 Uhr

Ort des Abschusses : Planquadrat 42/5/7 – etwa 3 km nordwestlich Hulst.

### Flakkommandeur Vlissingen

1817 Kriegswache Achtung! Luchs meldet viele feindliche Ziele in Richtung 9.

1818 Flakalarm! Die gemeldeten Ziele befinden sich im Anflug aus Richtung 9 mit Kurs Vlissingen.

1820 Fliegeralarm!

1827 Laut Gerätmeldung befinden sich die Ziele in Richtung 8 Entfernung 25-15 km und Höhe 8000 m.

1830 Kampfmittel melden viele Bomber aus Richtung 8 mit Kurs nach Richtung 4-5. Die Bomber fliegen in zwei Verbänden mit zusammen 66 Maschinen Scheldeaufwärts und werden als Fortress erkannt.

**Die Maschinen werden von der 3./- und 9./810 und 1./594 mit 79 Schuß 10,5 cm und 15 Schuß 7,5 cm beschossen!** Der zweite Verband teilt sich auf Beschuß in zwei Verbände und fliegen mit Kurs Antwerpen weiter.

1838 Luchs meldet neuen Anflug aus Richtung 10 Entfernung 80 km.

1842 (bis 1844) Kampfmittel melden Motorengeräusche aus Richtung 9-10 und Kondensstreifen in Richtung 9, weit und hoch.  
Westbatterie faßt mehrere Thunderbolt in Richtung 9-10 auf.

1845 Fluko Gent meldet 12 Spitfire ostwärts von Gent.

1845 (bis 1846) Leitstand Seedeich und Süd./- melden mehrere Spitfire aus Richtung 10 näherkommend. Die Maschinen fliegen wieder aus ohne in den Gefechtsbereich eingedrungen zu sein.

1847 Die Bomberverbände kehren aus Richtung 3 zurück, dringen jedoch nicht in den Feuerbereich der Batterien ein! Es befinden sich etwa 80 deutsche Maschinen in der Luft.

**Einige Jäger sind am Verband und es werden Luftkämpfe beobachtet!**

1857 Die Feindmaschinen fliegen in Richtung 10-12 aus.

1900 (bis 1906) **Drei eigene Jäger landen auf dem Flugplatz Vlissingen.**

**Veere beobachtet den Abschluß eines Bombers 5 Seemeilen nordwestlich Schouwen und einer Spitfire in gleicher Richtung.**

**Laut Meldung von Woensdrecht stürzten über See zwei Spitfire ab!**

1907 Entwarnung und Kriegswache Achtung! Sämtliche Feindmaschinen sind abgeflogen.

1913 Kriegswache Ruhe!



- P-47C Thunderbolt (41-6196) van 4 FG ging tijdens de luchtgevechten rondom Walcheren verloren. Zijn collega's zagen omstreeks 18.45 uur hoe zijn met rook omgeven machine snelheid verloor waarna het toestel in zee stortte. Waargenomen werd hoe de piloot er nog in slaagde zijn machine te verlaten maar sindsdien staat hij toch als vermist opgegeven.  
Merkwaardig overigens is wel dat een bron een locatie opgeeft als zijnde 55 mijl ten oosten van Clacton en een andere als omgeving van Vlissingen.  
1Lt. John F. Lutz mia  
zijn nagedachtenis is opgenomen op de Walls of The Missing op de Amerikaanse militaire begraafplaats te Henry-Chapelle
- Bf 109F-4 (Wnr 8055) van de ERLA-Schwarm kreeg vlak na de start te kampen met een motorbrand waarna het toestel om 18.40 uur in de omgeving van Clinge (achter de Liniedijk) neerstortte.  
Ofw. August Martens wia
- 16 B-17's – 2 van 91 BG, 5 van 303 BG en 9 van 305 BG – keerden met uiteenlopende vormen van gevechtsschade op hun basis terug. Aan boord bevonden zich twee gewonden van 303 BG en één gewonde van 305 BG.

### **De oorlog kwam heel vandaag heel dicht bij.**

(De Stem 1991)

Er zijn van die gebeurtenissen die onuitwisbaar in iemands geheugen gegrift staan. Vaak zijn dat momenten uit de oorlog, een ramp, een ongeluk of een ander gevaar. De beelden zelf blijven scherp als een foto, de exacte plaatsen en juiste tijdstippen durven in de loop van de tijd wel eens te vervagen.

Zo herinnert Th. de Maat uit Vogelwaarde zich een luchtgevecht begin mei 1943 ergens achter Kuitaart, vanuit Vogelwaarde gezien. Hij ziet nog altijd de piloot van een 'Ingels' jachtvliegtuig aan zijn parachute in de lucht zweven, terwijl er een Duits vliegtuig omheen cirkelde. Hij is er stellig van overtuigd dat er toen ook nog door de Duitser op de piloot werd geschoten. Toen ooggetuigen hem later vertelden dat er op het dak van een huis in Kuitaart een spoor van bloed liep, verbaasde hem dat niet.

Daar kwam de piloot terecht: achter de huizen in Kuitaart, op het land van de Grote Vogel. In zijn herinnering gebeurde het allemaal niet lang na de middag.

**Roversberg** – Die opvatting botste onder meer die van J. van Waterschoot, destijds wonend op Roversberg, die zich het hele voorval ook nog meer dan levendig weet te herinneren. "Het luchtgevecht was nagenoeg recht boven ons. We waren aan het kappen (schoffelen) in een perceel haver in de Oude Graauwpolder. Het liep al tegen de avond, zeker al ruim na zessen en het was een verschrikkelijk spektakel.

We zochten beschutting tegen de gevel van een huis aan de Roversbergsestraat en we hadden ons al voorgenomen: als het nog erger wordt kruipen we in de duiker, die daar onder de dijk ligt.

Ik zag hoe een geallieerd toestel werd getroffen en hoe dat met draaiende motor in een loodrechte spiraal omlaag kwam. De parachutist dreef weg in westelijke richting. Het toestel spatte uit elkaar boven het achterste 'hoofdgewend' (kopakker) van de akker op een paar meter van de watergang af.

Een uit westelijke richting komend eskader van drie of vier Duitse toestellen vuurde op de piloot, dat konden ik en de anderen duidelijk zien. Kort daarop was het gevecht afgelopen. Wij zijn toen het land opgegaan en zagen 7,62 mm kogels en 2 cm granaten van het boordkanon. We verzamelden er zoveel mogelijk voor het verzet op Lamswaarde. Spoedig kwam half Lamswaarde kijken om te zoeken naar mica (glasachtig mineraal). Dat was destijds zeer geliefd om er ringetjes, hartjes en kruisjes van te maken. In onze aardappelen hadden we toen nog heel wat schade.

De volgende dagen haalden de Duitsers de restanten weg, de vleugels en andere brokstukken, alleen de motor zat zo'n twee meter diep en die kregen ze met hun materieel niet uit de grond. Drie dagen zijn ze er mee bezig geweest, zelfs nog met behulp van een koppel paarden maar het lukte niet. Die zit daar dus nog altijd. Toen tijdens de ruilverkaveling de watergang wat verbreed moest worden, schraapte de kraan er zodanig langs dat de olie het water instroomde."

Dat het een geweldig luchtgevecht betrof, kunnen we ook lezen in het boek '350 jaar Van Kemseke 1650 – 2000' van A. van Kemseke uit Sint-Jansteen: "Op 4 mei 1943 ontspon zich in de namiddag een groot luchtgevecht boven en rond Hulst, waaraan zeker 75 Duitse en geallieerde vliegtuigen deelnamen. Twee geallieerde vliegtuigen werden neergeschoten, één viel bij 't Jagertje en één bij Kuitaart.

Omtrent de juiste tijd komen we meer te weten uit de dagboek aantekeningen van D. Weemaes, destijds wonend op Zandberg: "Dinsdag 4 mei 1943. Plotseling kwam vandaag de oorlog heel dichtbij. Toen ik om ongeveer zeven uur van het distributiekantoor in Hulst naar huis fietste, wemelde het in de lucht van geallieerde vliegtuigen, die werden aangevallen door Duitse piloten.

Al schietend draaiden en keerden ze door elkaar en plotseling klonken er een paar harde knallen en twee vliegtuigen stortten naar beneden. Eén ervan spatte uit elkaar, de vleugels kwamen dwarrelend als een blad naar beneden en één van de piloten kwam aan zijn parachute naar beneden.

Het ene toestel is neergekomen in de buurt van 't Jagertje. Honderden meters uit elkaar liggen daar de brokstukken. Het andere toestel is neergekomen in de buurt van Roversberg, de piloot is spoorloos. Nog een derde toestel schijnt neergekomen te zijn in de buurt van het barakkenkamp te Clinge. Dit kamp is een radarpost van de Duitsers en is gelegen achter de Liniedijk richting Zeegat.

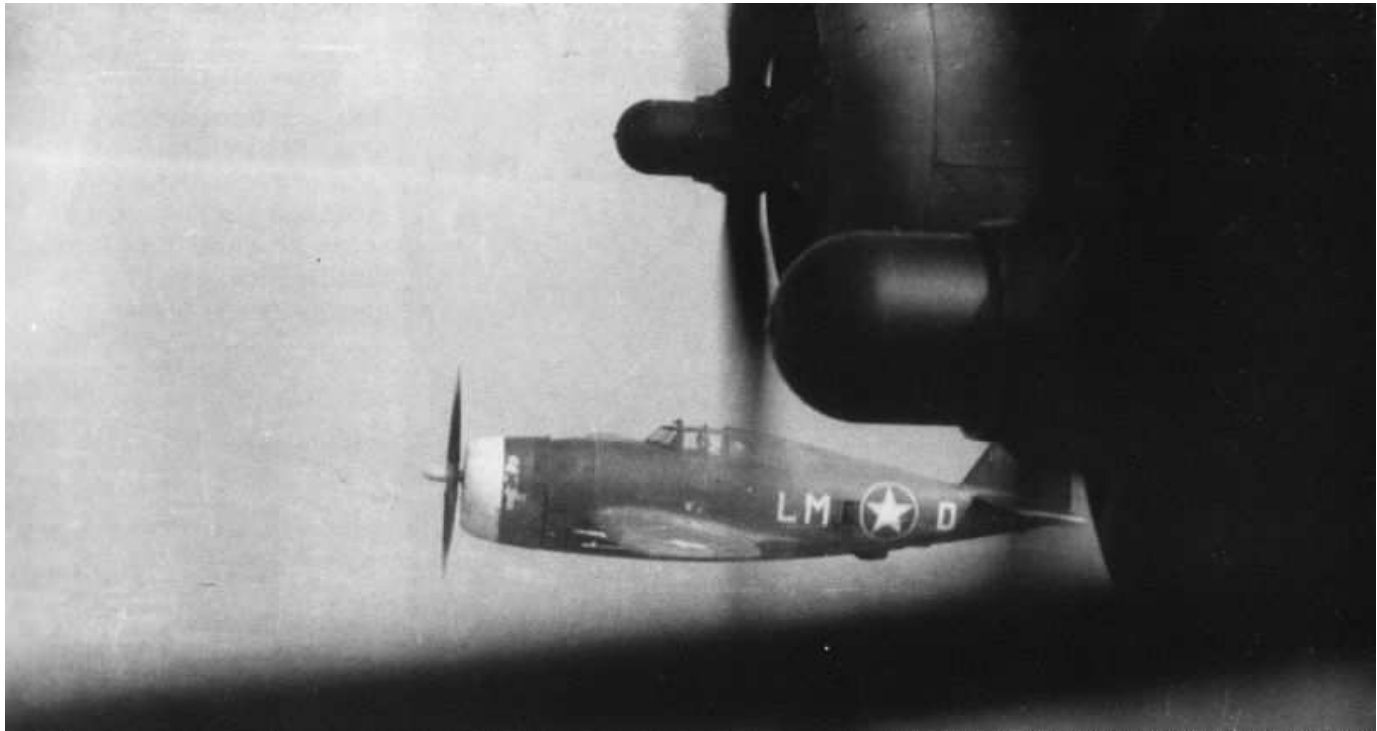
Iedereen was vanavond vol over deze verwoede luchtoorlog!

**Verbazing** – Zoals gezegd kwam de piloot nabij Kuitaart terecht. Zwaar gewond maar nog in leven. Groot was de verbazing dat de 'Ingelse' vlieger op zijn mouw de vermelding Polish of Polska droeg.

Kapelaan Bakker uit Lamswaarde wilde hem nog de laatste sacramenten toedienen, maar dat werd door de al even snel ter plaatse zijnde Duitsers verboden. Sommigen menen te weten dat de kapelaan daar zelfs nog voor opgepakt is en voor enkele dagen gevangen is gezet.

P. de Zwart heeft de dode op een boerenwagen naar Hulst gebracht en naderhand werd hij in Vlissingen begraven.





P-47 of the 56th. Fighter Group escorting a B-17 – Antwerp, 4 May 1943



**Son #42-5221 (427BS) GN-Z  
102nd PBCW Main 303BG Lead (427BS) - Pilot LtCol G.L. Robinson / CoPilot Capt B.B.  
Southworth**

(Back L-R) Unidentified, LtCol George L. Robinson (P),  
Capt Walter M. Soha (N), Capt Billy B. Southworth (CP), Unidentified

(Front L-R) S/Sgt Waldo B. Brandt (LWG), T/Sgt Edward J. Doughty (R),  
S/Sgt Jack Belk (BTG), S/Sgt Edward Z. Harmon (RWG),  
T/Sgt Charles E. Zipfel (E), S/Sgt George W. Henderson (TG)

In photo but not identified: Lt R. W. Menees (N), Lt Lyle D. Sherwood (B)

[photo courtesy of the LtCol Richard P. Vinal family - identification by Mark Forlow]



**The '8' Ball MkII #41-24635 (359BS) BN-O  
102nd PCBW, Composite Group, High Squadron (359BS) Lead Crew  
Pilot Capt W.R. Calhoun / CoPilot LtCol W.A. Hatcher**

(L-R) S/Sgt W.C. Mulgrew (BT), S/Sgt R.C. Fortunak (WG), T/Sgt R.R. Zaorski (E),  
S/Sgt M.A. Murphy (WG), Capt R.J. Yonkman (B), LtCol W.A. Hatcher (CP 351st),  
Capt W.R. Calhoun (P), 1Lt J.M. Strickland (N), T/Sgt C.R. Terry (R),  
S/Sgt W.W. Stephen (TG), Capt Clark Gable (351st passenger)

[photo from the 303rdBGA Archives]