

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 556

Bf-109 15645

12-08-1943

Vlissingen



12 augustus 1943

Na de zware krachtsinspanning op 30 juli bleef het bijna twee weken stil bij Eighth Air Force maar op deze dag waren de Amerikanen er weer. Met 183 B-17's van 1.BW werden tussen 08.45 en 09.25 uur doelen bestookt bij Bochum, Gelsenkirchen en Recklinghausen waarbij in totaal 307 ton explosieven werden afgeworpen. Veel van de 50 resterende B-17's bombardeerden gelegenheidsdoelen en op deze wijze moeten ook de bomlading(en) worden verklaard, die om 10.25 uur op vaartuigen van het Rheinflottille ten noorden van Walcheren werden afgeworpen zonder dat daarbij overigens iets werd getroffen.

Een tweede aanvalsmacht van 110 B-17's van 4.BW – uit een gepland totaal van 147 – dropten tussen 08.50 en 08.58 uur 253 ton explosieven op industriële doelen bij Bonn en omgeving.

De Duitse afweer concentreerde zich hoofdzakelijk op 1.BW hetgeen zich in de verliezen zou weerspiegelen. Deze Wing verloor 25 B-17's en 103 machines werden in meer of mindere mate beschadigd.

Van 4.BW gingen drie machines verloren en werden er 69 – hoofdzakelijk door Flak – beschadigd.

Alle P-47's van 4 FG, 56 FG en 78 FG – in totaal 131 toestellen – werden hoofdzakelijk op withdrawal support ingezet (slechts drie squadrons verleenden penetration support)! Zes Spitfire squadrons – Nos.303 en 316 squadrons met 11 en 12 Spitfire Mk.IX's, Nos. 129 en 222 squadrons (Hornchurch Wing) met 24 Spitfires en Nos.403 en 421 (Kenley Wing) met 25 Spitfires - ondersteunden de terugkeer door om 10.30 uur rendez-vous met de terugkerende formaties te maken.

Tot slot voerde de nieuwe 353 FG met 27 P-47's tussen 10.00 en 11.45 uur een high-altitude sweep uit boven de regio Vlissingen-Brugge en Oostende.

The 91st. Bombardment Group in WW II (extract from)

The 91st. did not get back into action until August 12 th. and a most difficult return it was. The target was the benzol plant at Gelsenkirchen and 22 B-17's took off but strangely enough the mission called for a bombing altitude of 30.000 feet and many of the old veteran aircraft of the 91st. just could not pull that altitude with full bomb loads (nine aircraft aborted the mission).

Enemy aircraft began their attacks on the formation from the Dutch coast on in and before the target was reached **Jolly Roger** (flown by Lt. Robert O. Heller of the 401 st. Bomb Squadron) and **Buccaneer** (flown by Lt. Talmadge G.Wilson of the same squadron) collided on the way in to the target.

The bombs were salvoed from Jolly Roger before the target was reached and it fell out of formation with five enemy fighters stalking it for the kill. The ball turret gunner was killed in the combat but Lt. Heller and the balance of the crew managed to get out and were taken prisoner.

Lt. Wilson and his crew managed to stay with the formation until just beyond the target even though their vertical stabilizer was ripped off at the top, but the rudder was not damaged. Lt. Wilson managed to get his crew out over open country where they all bailed out and were taken captive.

War Diary Second Tactical Air Force

Twelve Spitfires of No.403 squadron and thirteen of No.403 squadron, led by Wg.Cdr. Johnson, met Fortresses coming out over Dutch Isles with 8 + Me 109's attacking them. Two Me 109's damaged by Flt.Lt. Philip (421 sqn.) and one Me 109 destroyed and one damaged shared by Wg.Cdr. Johnson and Flt.Lt. Conrad (403 sqn.). Fortresses escorted half way across North Sea and saw 20 probable E-Boats off Dutch Islands.

Het effect van de Flak in Zeeland

Zoals inmiddels gebruikelijk is het effect van de Flak in Zeeland moeilijk te bepalen! Waargenomen werd dat drie B-17's – één na beschieting door Süd./- om 08.21 uur en twee na door Nord./- onder vuur te zijn genomen om 08.34 uur – weer terug naar Engeland vlogen. Alhoewel meerdere B-17's nood – en crash-landingen uit moesten voeren als gevolg van gevechtsschade is niet met zekerheid aan te geven of het mede om de door MFA onder vuur genomen machines gaat maar niet onwaarschijnlijk is dat de aangerichte Flakschade aanzienlijk beperkter is gebleven.

De twee waarnemingen – zie 10.19 uur door 5./- en 6./202 – laten niets aan duidelijkheid over.

De inzet van de Luftwaffe.

De Luftwaffe reageerde met de inzet van 11 Jagdgruppen¹ waarvan het merendeel boven het moederland, ver van de escorterende jagers! Slechts enkele Fw 190's van 3./JG 26 en de Bf 109's van 11./JG 26 waagden zich – tijdens hun tweede missie – boven het Scheldegebied. Tijdens deze missie claimde Lt. Kiefner het neerschieten van een B-17 ten noorden van Gent (!) en Fw. Scheyda een B-17 tijdens een achtervolging die zich uitstreckte tot boven de Noordzee ten westen van Walcheren.

Flakkommandeur Vlissingen

0729 Luchs hat zwei Ziele in Richtung 8 aufgefaßt.

Flakalarm! Westkapelle meldet 2 unbekante Maschinen aus Richtung 8 näherkommend.

0803 Geräte-Alarm! Fluko Gent meldet viele Feindziele in Richtung 9, Entfernung 70-80 km.

0810 Flakalarm! Die Ziele stehen in Richtung 9, Entfernung 35 km.

0811 Fliederalarm! Die von Fluko Gent als Fortress II gemeldeten Maschinen fliegen unter starkem Jagdschutz, aus Richtung 9 kommend nach Richtung 11.

Sie werden von der Nordbatterie mit 10,5 cm Waffen beschossen und fliegen über Walcheren nach Richtung 3 aus! Zielhöhe der Maschinen 6000-7000 m.

0821 wird ein neuer Verband von 55 Maschinen aus Richtung 9 gemeldet, die denselben Kurs wie die Maschinen des ersten Verbandes haben. **Eine Maschine, wahrscheinlich aus dem ersten Verband, fliegt scheldeabwärts und wird von der Südbatterie mit 10,5 cm Waffen bekämpft.**

Nach Beschuß geht die Maschine tiefer und fliegt in Richtung 9 aus.

0834 Fliegt ein dritter Verband von Richtung 10 nach 3. **Zwei Fortress II, aus Richtung 5 näherkommend, überfliegen Middelburg, drehen nach Beschuß durch die Nordbatterie (10,5 cm) und fliegen in Richtung 10 über See aus.**

Es befinden sich 72 eigene Jäger in der Luft!

0900 faßt Sofie eine Feindmaschine in Richtung 2 auf die nach Richtung 11 ausfliegt, Entfernung 5 km.

¹ Naast Stab en de drie JGr. Van JG 1 waren dat achtereenvolgens II./JG 2, I./- en III./JG 3, I./- en II./JG 26, I./JG 27, III./JG 54 en JGr. Süd.

- 0907 (bis 0917) werden laufend neue Anflüge von Thunderbolt gemeldet die, aus Richtung 10 näherkommend, sich wahrscheinlich von den Verbänden gelöst haben und in 8000-9000 m Höhe über Walcheren und Süd-Beveland kurven; es handelt sich um etwa 120 Maschinen!
- Nord./- und Westbatterie bekämpfen mehrere Ziele mit ihren schweren Waffen!**
- 0934 **Feuerverbot für im Hafen liegende Schiffe!**
- 0935 Die Feindmaschinen fliegen nach Richtung 2-3 ab.
- 0948 Flakalarm! Motorengeräusche aus Richtung 2 näherkommend.
- 0949 (bis 0957) Ortungsgeräte fassen Rückflieger aus dem Reich auf, Kurs Richtung 2 nach 4
- 1003 Die Maschinen fliegen nördlich und südlich vom eigenen Bereich nach Richtung 5 und 11 ab.
- 1004 Flakalarm! Weitere Rückflüge aus Richtung 1, Kurs Richtung 10
- 1005 Nord./- und Südbatterie haben Ziele aufgefaßt, Entfernung außer Meßbereich.
- 1008 Laut Fluko Gent etwa 60 Fortress II mit Jagdschutz südlich Breskens, außer Bereich.
- 1011 **1./847 meldet Luftkämpfe in Richtung 1-2!**
Eigene Boote schießen bei Veere auf eine Do 217, die vom Einsatz zurückkommt und dem Gefechtsstand Flakkommandeur gemeldet ist!
- 1014 Alle Feindziele im Abflug, Luftlage ungeklärt.
- 1016 Flakalarm! Neue Anflüge von Rückkehrern aus Richtung 12-2 und Luftkämpfe!
- 1019 **5./202 meldet Absturz einer 4-motorigen Maschine in Richtung 11 über See und 6./202 beobachtet Abschluß einer Fortress II durch Jäger bei Terneuzen!**
 Sieben Mann der Besatzung werden gefangen genommen und ein Fallschirmspringer wird tot geborgen; die Maschine verbrennt am Boden.
- 1037 Rückflüge außer Bereich.
- 1041 **Notlandung einer Me 109 im Nollepark infolge Benzinmangels!**
 Pilot bei Bauchlandung verletzt!
- 1121 Luchs meldet viele Ziele in Richtung 11 im Anflug, Entfernung 40 km.
- 1123 Flakalarm! Die Ziele stehen in Richtung 1, Entfernung 30 km, Höhe 9200 m.
- 1124 (bis 1127) Fliegeralarm! Westbatterie hat Thunderbolt aufgefaßt, die in Richtung 7-8 abfliegen.
- 1135 Sämtliche Feindziele sind verschwunden.

KTB Flußräumflottille (RM 70-92)

- /-- Gruppe A op SSG-Kontrolle mit den Booten **HF26, HF04, HF08, HF05, HF12** und **HF25** – Roompot, Colijnsplaat und zurück bis am Schaar van Vuilbard.
- 0823 Gruppe wordt ter hoogte van Vuilbard door 70 vliegtuigen overvlogen.
- 0827 vielen 6 bommen op 300-400 m afstand van de Booten in het water
- 1025 nog eens drie bommen op 500-600 m afstand in het water. Alle explosieven werden vanaf ca. 4000 m hoogte afgeworpen. Alle vaartuigen bleven onbeschadigd!

Generalkommando LXXXIX Armee Korps

- 0800 (bis 0930) Einflug mehrerer Bomberverbände – insgesamt etwa 200 Maschinen – ins Reich.
 Einer Bomber bei Terneuzen notgelandet und Besatzung gefangen genommen.
 Im Laufe des Vormittags bei Luftkämpfe über Insel Walcheren zwei eigene Jäger abgeschossen wobei Pilote verwundet!

KTB 712. Infanterie Division

- 0812 Einflug eines feindlichen Bomberverbandes von NW nach SO über Zeebrugge.

1020 Notlanding eines feindlichen Bombers bei Isabellasluis bei Philippine. Acht Mann der Besatzung wurden durch Pioniers Zug 745 gefangen genommen, ein weiteres Besatzungsmitglied wurde von der holländischen Polizei gefangen genommen.

Verliezen voor Eighth Air Force en Luftwaffe in en om Zeeland.

- B-17F 42-3162 van 91 BG/401 BS kwam boven Ahrweiler in botsing met 42-29587 waarbij het verticale stabilisatievlak werd beschadigd. De bemanning maakte de bombrun af maar moest tenslotte op een positie 14 kilometer ten zuidwesten van Hoek van Holland een noodlanding op zee uitvoeren (zie melding 5./202!). De volgende dag werd de voltallige crew tegen 10.00 uur door een Duitse Vorpostenboot nabij Scheveningen gered.

1Lt. Talmadge G. Wilson pow

Stalag Luft III Sagan

1Lt. Peter Berkey III pow

Stalag Luft Sagan und Belaria

2Lt. Gilbert H. Carlson pow

Stalag Luft Sagan und Belaria

2Lt. Wilfred L. Boyle pow

Stalag Luft Sagan und Belaria (KU6/19)

T/Sgt. Floyd C. King pow

Stalag Moosburg-Isar

T/Sgt. Charles E. Alston pow

Stalag Luft L6 Heydekrug

S/Sgt. Louis Gramesty pow

Stalag Luft Moosburg-Isar

S/Sgt. Robert J. Sams pow

Stalag Luft Moosburg-Isar

S/Sgt. Gilbert C. Pratt pow

Stalag Luft Heydekrug

S/Sgt. John Marko pow

Stalag Luft VIIa – Sagan und Belaria

- B-17F 42-5801 van 92 BG/327 BS werd reeds boven Mönchen-Gladbach door jachtvliegtuigen getroffen om tenslotte door Lt. Jörg Kiefner van 3./JG 26 ten noorden van Gent als zijn allereerste overwinning te worden neergeschoten.

De piloot voerde tegen 10.30 uur een noodlanding uit op droogvallende gronden in de Braakman nabij de Isabellahaven op ongeveer 4 kilometer ten westen van Philippine.

Het wrak werd vervolgens in brand gestoken en daardoor geheel vernield. De meeste overlevenden werden door Pionierszug 745 van 712. Infanterie Division gevangen genomen en naar Ijzendijke overgebracht.

De twee gesneuvelde bemanningsleden werden op 15 augustus op de Noorder begraafplaats te Vlissingen ter aarde besteld. Na de oorlog werden hun stoffelijke resten overgebracht naar de Amerikaanse militaire begraafplaats Ardennes te Neuville-en-Condroz.

S/Sgt. Charles A. Mayo †

Ter hoogte van Sluiskil verliet hij de machine die op dat moment reeds te laag was.

Hij kwam in de Dekkerspolder om het leven.

T/Sgt. John A. Edwards †

Hij werd reeds in de lucht door een 20 mm granaat gedood.

1Lt. Paul S. Casey Jr. pow

| | |
|---|-----|
| Stalag Mühlberg-Elbe | |
| 2Lt. George T. Kearin | pow |
| Op 21 augustus naar Stalag Luft Sagan und Belaria | |
| 2Lt. Luther H. Baker | pow |
| Verliet het toestel eveneens met zijn parachute maar nabij Sluiskil werd hij door de Nederlandse politie aangehouden. Stalag Luft IV Sagan. | |
| Sgt. David B. Penley | pow |
| Stalag XVIIIb – Gneizendorf | |
| S/Sgt. Thomas R. Perkins | pow |
| Stalag Moosburg-Isar | |
| S/Sgt. Audrey L. Berry | pow |
| Stalag Luft VI. | |
| Sgt. Joseph Soper | pow |
| Stalag Moosburg-Isar | |
| Sgt. Elmer M. Ripley | pow |
| Stalag XVIIIb – Gneizendorf | |

Rapport Luchtbeschermingsdienst Philippine

Heden 12 augustus 1943 omstreeks 10.00 uur in den voormiddag is op het grondgebied der gemeente Philippine een viermotorige Engelsche – of Amerikaansche bommenwerper neergestort.

De plaats waar het vliegtuig neerkwam, bevindt zich op droogvallende gronden in den Braakman, aan de Isabellahaven op ongeveer 4 kilometer westwaarts van de kom van Philippine.

Van de inzittenden is één met een valschermscherm neergestort te Sluiskil (gemeente Terneuzen) en overleden. De andere zeven inzittenden zijn bij het vliegtuig op de schorgronden neergekomen en zijn allen door leden van de Duitsche Weermacht gevangen genomen en naar Ijzندیjke overgebracht. Onder deze laatsten bevond zich een gekwetste (licht gewonde).

Het vliegtuig is vernield (verbrand) en staat onder Duitsche bewaking.

Dit bericht is ook doorgegeven aan den Polizei-Offizier beim Beauftragten des Reichskommissars in Middelburg en aan den Ortskommandantur te Terneuzen.

Verslag Dhr. Johan Verbruggen

Ik woonde toen in Sas van Gent in de Dijkstraat (nu Bolwerk) bij mijn ouders en was tezamen met mijn zuster en een buurjongen voedsel aan het zoeken (rapen voor de ingewijden) op de Vlakte, net voorbij den Zwartten Hoek.

Het was ongeveer half elf 's morgens toen wij op het land liepen en een onheilspellend geluid hoorden, dat naderbij kwam vanuit oostelijke richting. Wij zagen een laagvliegende viermotorige bommenwerper naderen, omringd door drie Duitse jagers. De bommenwerper vloog heel langzaam - twee motoren waren reeds uitgevallen – en de boordschutters vuurden wanhopig in een poging de Duitse jagers van zich af te houden.

Wij zochten dekking in een sloot want de kogels vlogen ons letterlijk om de oren. Vanuit de sloot keek ik naar boven en zag uit een geopende deur in het vliegtuig twee zwarte stippen vallen.

Met mijn ogen volgde ik een van die stippen en zag tot mijn ontzetting, dat eerst op 20 tot 30 meter boven de grond zich een parachute ontplooidde. Het was echter te laat om de val te breken en de man stortte te pletter. Toen ik weer naar de lucht keek, zag ik boven mij nog een man aan een parachute bengelen. Hij landde kort daarna op het

land. Wij liepen op hem toe, terwijl hij zijn parachute aan het oprollen was. Toen wij naderbij kwamen zagen wij dat het een Amerikaan was. Door mijn opleiding sprak ik al aardig Engels en kon dit nu in de praktijk brengen.

De man vroeg waar hij was en ik vertelde hem dat hij juist ten noorden van de Belgische grens op Nederlands gebied terecht was gekomen.

Dit gaf hem enigszins een idee van zijn landingsplaats.

Het vliegtuig was inmiddels – zo goed en zo kwaad als het ging – in de richting van Sluiskil gevlogen maar later zou blijken dat het niet ver meer gekomen was.

De vlieger vroeg of wij hem wilden verbergen en helpen ontsnappen. De ouderen onder ons weten dat er zware straffen stonden op het helpen van geallieerde piloten, maar wij bedachten ons geen moment. Ik zei tot de Amerikaan, dat wij hem hier in de sloot zouden verstoppen en dat wij, als het donker was, zouden terugkomen met burgerkleding.

De Duitsers hadden Flak op de hoge torens van de l'Azote (thans Hydro-Agri) in Sluiskil opgesteld en ongetwijfeld de parachute zien hangen. Voor wij weggingen gaf de vlieger mij één van zijn identiteitsplaatjes en hij vroeg mij, in geval dat er iets fout zou gaan, zijn ouders te verwittigen via het Rode Kruis in Genève. Ik bekeek het plaatje vluchtig, stak het in mijn broekzak, waarna wij onze fietsen met surrogaatbanden opzochten.

Net toen wij op de dijk van de batterij Zwartenhoek reden, zagen wij dat de Duitsers aankwamen op motoren en dat zij de verongelukte vlieger in een zijspan gooiden. Zo snel wij konden reden wij op onze fietsen naar huis alwaar ik contact opnam met Kees Vereecken.

Kees had voor de oorlog in Canada gewoond, sprak vloeiend Engels en wat nog veel belangrijker was; hij handelde in het zwart en kon dus aan burgerkleding komen. Kees beloofde ons dat hij contact zou opnemen met de Ondergrondse om de ontsnappingsroute te organiseren.

Diezelfde middag ging ik naar Sluiskil om mijn moeder te bezoeken, die in het ziekenhuis lag. Bij de Duitse barakken, vlakbij Sluiskil-brug, aangekomen zagen wij dat zich daar heel wat mensen verzameld hadden en omstanders vertelden dat er een Amerikaanse vlieger gevangen genomen was op de Vlakte. Het flitste gelijk door mijn hoofd, dat dit zeer waarschijnlijk de Amerikaan was, die wij in de sloot verborgen hadden. Ik bleef nog een poosje wachten en jawel hoor, daar kwam hij, handen geboid, naar buiten. Ik spoedde mij direct terug naar Sas van Gent en vertelde Kees dat de Amerikaan gevangen was en de ontsnapping niet doorging.

Daarna ging ik weer naar huis en was nog maar net binnen toen de Moffen, onder leiding van de beruchte Fritz uit de Stationsstraat, binnen stormden. Mijn zus en ik moesten met de handen in de lucht tegen de muur gaan staan en Fritz snauwde mij de vraag toe wanneer ik voor het laatst een Amerikaan had gezien. Ik antwoordde dat dat lang geleden was en wel in 1939.

Hij greep mij in de nek en beet mij toe dat ik loog en dat ik er vanmorgen een verstoopt had in Westdorpe. Ik had natuurlijk direct begrepen dat de Duitsers op de hoogte waren en dat ik moest proberen mij er uit te praten. Echter toen bij de fouillering het identiteitsplaatje gevonden werd, hielp er geen moedertjelijef aan en werden wij in een cel gestopt.

Met mijn lengte van 1,88 meter kon ik de Duitsers niet overtuigen, dat ik nog maar 15 jaar oud was en bovendien zeiden zij dat mijn persoonsbewijs vals was.

Wij werden in Terneuzen opgesloten in de cellen van het politiebureau bij het haventje, dichtbij de H.B.S. Na nog vele ondervragingen en het tekenen van een verklaring, dat wij de volgende keer de Duitse autoriteiten zouden waarschuwen,

kregen we 35 cent voor het trammetje en konden we vol ongedierte en met stinkende kleding weer naar huis terug.

Verslag Sander Ploegaert

Het was naar mijn gevoel meer een noodlanding, die werd uitgevoerd. Met verbazing en ontzag keek ik naar dat enorme vliegtuig dat daar met veel lawaai boven de Philippinepolder uit de richting van Sas van Gent kwam en – naar mijn gevoel – niet hoger dan 50 meter naar de Isabellasluis vloog. Het vliegtuig moet rakelings over de dijk van het Isabellakanaal gescheerd hebben, want het lag niet zover in het schor en maar een paar honderd meter van de dijk en ± 300 meter in noordelijke richting. Er kwam rook uit het voorste gedeelte en in de verte zag ik ongeveer zeven personen. Zij hadden bijna de dijk bereikt tegenover het huisje van de familie de Vriend, die achter de dijk woonden en wat nu een bouwval is. Ik was toen 17 jaar en door de burgemeester tewerkgesteld om op dat schor een schietplaats voor de Duitsers te maken.

De afloop voor Lt. Luther H. Baker

Nadat een patrouille hem had gevonden, werd hij van Sluiskil en via Vlissingen naar een gevangenis in Amsterdam overgebracht. Van daaruit ging het per trein naar een krijgsgevangenenkamp in Silezië nabij de Poolse grens. Tijdens de zeer strenge winter 1944/1945 moesten zij lopend naar het zuiden van Duitsland evacueren alwaar zij medio 1945 door Amerikaanse troepen nabij München werden bevrijd.

- Messerschmitt Bf 109G-6 (Wnr 15645) van 8./JG 1 voerde in het Nollepark bij Vlissingen wegens brandstofgebrek een buiklanding uit waarbij voor 35% schade ontstond.
Uffz. Fritz Haspel wia

- Volgens bronnen (duel boven België blz 72) werd een Bf 109G-6 van II./JG 2 boven de Scheldemonding neergehaald. Deze melding wordt des te aannemelijker vanwege de notitie in het KTB van het LXXXIX. Armeekorps.