

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 96

Bristol Blenheim IV

15-02-1941

Oostkapelle

15 februari 1941

Het werd een vrij drukke en enerverende dag in het Zeeuwse luchtruim voor beide partijen! De dag begon met een missie van vijf Blenheims van No.114 squadron naar de haven – en olieinstallaties van meerdere steden waaronder Vlissingen. Drie crews gaven de opdracht voortijdig op maar de twee overgebleven toestellen vlogen door en voerden hun aanvallen zonder veel succes uit.

Helaas werd één Blenheim door een combinatie van Flak en Messerschmitt's van I./JG 52 neergeschoten.

Deze raid werd kort daarna gevolgd door een Rhubarb – een offensieve patrouille – door drie Hurricanes van No.615 squadron. De missie zou een rampzalig verloop krijgen met het verlies van twee toestellen terwijl de derde een noodlanding in Engeland moest uitvoeren.

De dagoperaties werden beëindigd met het noodlanden van een Duitse verkenners op Zuid-Beveland.

In de nacht van 15 op 16 februari voerden 73 bommenwerpers van Bomber Command (46 Wellingtons en 27 Whitley's) aanvallen uit op de Holten raffinaderij te Sterkrade. Omtrent de resultaten is vrij weinig bekend geworden maar van beide typen ging één toestel verloren.

De olieraffinaderij nabij Homberg werd het doel van 37 Blenheims en 33 Hampdens van Bomber Command maar het doel was moeilijk te identificeren. Slechts 40 bemanningen rapporteerden dat ze hun bomladingen in het doelgebied hadden afgeworpen en het merendeel van de overigen moest op zoek naar gelegenheidsdoelen.

Dit gelukte wonderwel met het accent op Schouwen-Duiveland! Nadat volgens de rapportages van de luchtbeschermingsdienst Haamstede reeds in de vroege ochtend van 15 februari zeven bomexplosies nabij Westenschouwen waren waargenomen (en gehoord), werden om 22.00 uur explosieven afgeworpen nabij Westbout. Deze ontploffingen werden om 00.35 uur (16/02) gevolgd door bomexplosies op het vliegveld van Haamstede.

De Flak had het er maar bijzonder druk mee want – verspreid over de gehele dag (en nacht) vuurde het zware geschut bijna 700 granaten af (370 x 8,8 cm en 326 x 7½ cm) terwijl de lichte Flak (met name de 2 cm kalibers) ruim 1400 granaten verschoten! Deze cijfers mogen derhalve indicatief worden genoemd voor de intensiteit waarmee de Britse formaties werden bestreden.

Extracts from War Diary No. 114 squadron.

(Form 540/541)

T2125 with Sgt. Barnes, Sgt. Seward and Sgt. Walsh took off at 0835 on weather recce (Flushing). The aircraft failed to return to base and crew have since been reported killed.

This information came from Geneva Red Cross quoting official German information.

L9382 with Flt.Lt. Marks, Sgt. Teeton and Sgt. Adkins took off at 0910 hours for Dunkirk. Primary target could not be reached owing to lack of cloud cover but Calais was chosen as an alternative and 4 x 250 lbs bombs were dropped on the docks.

Aircraft was damaged by A.A. fire and a crash-landing was made at Horsham St. Faith on return.

Flt.Lt. Smythe, Sgt. Aldridge, Sgt. Welch – Sgt. Barker, Sgt. Martin, Sgt. Gibbs – Plt.Off. Long, Plt.Off. Dawson, Sgt. Taylor took off for Antwerp, Ghent and Boulogne respectively, but owing to lack of cloud cover all tasks were abandoned

Night Raid Sheets Bomber Command

--//-- Bomb Raid No.1143

Sixty Wellingtons and 2 Stirlings of No.3 Group detailed of which 46 aircraft to A.79 Ruhr Chemie (at) Sterkrade-Holten and 16 aircraft to CC.29 Boulogne. One Whitley of No.4 Group steered a course to **Haamstede** aerodrome and bombed the place with 2 x 500 lbs and 4 x 250 lbs as well 120 x 4 lbs incendiaries but without observing results.

And it was not all because two Blenheims of No.2 Group – out of the 24 to the Homberg plant – dropped 3 x 40 lbs GP on a flare-path at **Goedereede**, whilst another Blenheim dropped his two remaining 40 lbs GP's on a beacon near **Haamstede** with bursts observed.

Marine Flak Abteilung 703

0720 Scheinwerferalarm! Flugzeuggeräusche von Richtung 1 nach 10 wandernd.

0740 **Leuchtbomben in Richtungen 1 und 4 – sehr weit.**

0800 Ein unbekanntes Flugzeug von Richtung 3 nach 10 auswandernd über den Wolken.

0824 Scheinwerferalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 4.

0827 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 5.

Sofort darauf stößt eine Blenheim in Richtung 5 aus den Wolken – Höhe 1000 Meter – mit Kurs auf Vlissingen und schießt 4 Feuerstöße mit MG!

Das Flugzeug fliegt über der Schelde nach Richtung 9 ab und wird von der Batterie West./- querab der Batterie mit Vernichtungsfeuer beschossen.

Batterie Ost./- schießt auch! Das Flugzeug zieht sofort in den Wolken.

Munitionsverbrauch Batterie Ost./- 24 Schuß 7½ cm und 2 Schuß 2 cm und Batterie West./- 15 Schuß 7½ cm.

0834 In Richtung 9/1 ein unbekanntes Flugzeug.

1036 Flakalarm! Eine Blenheim über Breskens von Richtung 8 nach 4 in einer Höhe von 1800 Meter. **Vernichtungsfeuer der 2 cm Flak Breskens mit 20 Schuß 2 cm und Batterie Ost./- mit 25 Schuß 7½ cm!** Die gesichtete Blenheim wird mit Standort und Kurs vom Gefechtsstand sofort an die Jäger in Vlissingen gemeldet. Das Flugzeug verschwindet in den Wolken und kommt aus Richtung 4 zurück.

1040 **Die Blenheim stößt in Richtung 4 aus den Wolken, wirft 4 Sprengbomben auf die Mole Hafen-ausfahrt und ins Wasser** (wobei einige Fensterscheiben zertrümmert wurden).

Vernichtungsfeuer aller Waffen! Das Flugzeug drückt auf 200 Meter und kurvt stark.

Das Feuer wird beim Erscheinen der zwei Jäger – vom Gefechtsstand durch Befehl “Feuerverbot” - eingestellt.

1040 Das Flugzeug fliegt nach Richtung 10 hinter den Dünen ab.

Die Jäger verfolgen und schießen die Blenheim nördlich Oostkapelle ab! Beim Überfliegen Vlissingens erhielt das feindliche Flugzeug zahlreiche Treffer durch die leichte Flak.

Munitionsverbrauch : 1150 Schuß 2 cm – 3 Schuß 4 cm – 41 Schuß 7½ cm – 11 Schuß 8,8 cm.

1049 **Der Angriff zeigt, daß eine Zusammenarbeit von Flak und Jägern bei schnellen Erfassen der Lage von Erfolg ist. Voraussetzung ist sofortige Meldung und Feuererfassung als Richtungsschüsse oder Vernichtungsfeuer durch die Flak, schneller Start der Jäger und sofortiges Feuerverbot für die Flak.**

- 1101 Flakalarm! Flugzeuggeräusch in Richtung 5 bis 6 und dann in 8 bis 9 wird als He 111 Zieldarstellungsmaschine in Knokke ausgemacht.
- 1201 In Richtung 10/3 ein unbekanntes Flugzeug mit Kurs auf Vlissingen.
- 1204 Das unbekanntes Flugzeug steht jetzt in Richtung 9/2 mit Kurs auf Vlissingen.
- 1208 Das Flugzeug wird als Me 110 erkannt und fliegt ab nach Richtung 8.
- 1214 Flakalarm! Sofort wieder beendet da die Flugzeuge als zwei **Fiat G-50** erkannt.
- 1225 In Richtung 1/1 unbekanntes Flugzeuge mit Kurs Vlissingen! Wahrscheinlich zwei Me 109.
- 1233 Ein feindliches Flugzeug in Richtung 11/2 mit Kurs auf Vlissingen.
- 1244 Flakalarm! Mehrere feindliche Flugzeuge in Anflug auf **Domburg**.
- 1250 **Veere** meldet Hurricane überfliegt Veere von Richtung 5 nach 11 in Höhe 500 Meter.
Leichte Flak gibt Richtungsschüsse – 4 Schuß 2 cm und 2 Schuß 4 cm – für im Raume kreisende deutsche Jäger.
- 1310 **Die Jäger verfolgen das englische Flugzeug und schießen es in Richtung 8 – bei Sint Laurens nördlich Middelburg – ab.**
- 1314 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 12 sind eigene Jäger.
- 1321 Über **Veere** Flugzeuggeräusche von Richtung 10 nach 3 über den Wolken.
- 1324 Flugzeuggeräusche in Richtung 10 – weit – und 1.
- 1325 **Die Vlissinger Jäger schießen ihren dritten Engländer Hurricane über See ab!**
- 1327 Über **Veere** eine Ju 88 von Richtung 8 nach 2.
- 1419 Unbekanntes Flugzeuge in Richtung 10/2,
- 1424 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 12 wieder verschwindend.
- 1435 **Zwei Me 109 aus Richtung 12.**
- 1524 Flakalarm! Ein unbekanntes Flugzeug in Richtung 11 über den Wolken wird als Ju 88 und Blenheim angesprochen.
- 1539 Neuer Anflug in Richtung 9/3.
- 1643 Ein unbekanntes Flugzeug in Richtung 10/2 mit Kurs Süd.
- 1707 Unbekanntes Flugzeuge in Richtungen 8/2 und 4/2.
- 1729 Flakalarm! Flugzeuggeräusche aus Richtung 12.
- 1744 Flugzeuggeräusche in Richtung 9 über den Wolken.
- 2023 Scheinwerferalarm! Unbekanntes Flugzeug in Richtung 9/2.
- 2024 (bis 2029) Flakalarm! Vorbeiflug von Richtung 8 nach 5 über der Schelde in Höhe 2500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer mit 12 Schuß 8,8 cm.
- 2034 **Terneuzen** – Vorbeiflug ein feindliches Flugzeug von Richtung 7 nach 5, Höhe 3000 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer mit 25 Schuß 7½ cm.
- 2038 Flakalarm! Neue Anflüge aus Richtung 9.
- 2040 **Anflug eines feindlichen Flugzeuges von Richtung 8 dreht bei Aufleuchten der Scheinwerfer ab nach Richtung 7.**
- 2041 Anflug eines feindlichen Flugzeuges aus Richtung 9 in einer Höhe von 2500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der Batterie West./- mit 9 Schuß 7½ cm und Batterie Nord./- mit 24 Schuß 8,8 cm! Das Flugzeug weicht nach Richtung 12 aus und fliegt ab.
- 2047 Neuer Anflug aus Richtung 9 in einer Höhe von 2500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der Batterie West./- mit 10 Schuß 7½ cm und Batterie Nord./- mit 47 Schuß 8,8 cm! Das Flugzeug umfliegt Vlissingen im Süden mit Kurs 5.

- 2053 Vorbeiflug ein feindliches Flugzeug von Richtung 7 nach 5 in einer Höhe von 3500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der schwere Flak mit 18 Schuß 7½ cm.
- 2100 Neuer Anflug aus Richtung 9 wobei das Flugzeug scheldeaufwärts fliegt, Zielhöhe 3000 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der Batterie Nord./- mit 12 Schuß 8,8 cm.
Das Flugzeug fliegt aus nach Richtung 4.
- 2110 **Terneuzen** – Ein feindliches Flugzeug fliegt von Richtung 9 an in Höhe 3500 Meter.
Schwere Flak schießt bewegliches Sperrfeuer mit 18 Schuß 7½ cm! Das Flugzeug dreht nach Richtung 6 ab.
- 2117 **Eine Leuchtbombe in Richtung 1, 30 Kilometer weit.**
- 2127 Überflug eines feindlichen Flugzeuges von Richtung 11 nach 6 in einer Höhe von 3000 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der Batterie Nord./- mit 36 Schuß 8,8 cm!
Das Flugzeug dreht ab nach Richtung 7.
- 2134 **Terneuzen** – Ein feindliches Flugzeug fliegt von Richtung 9 nach 5 vorbei in Höhe 3500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der schwere Flak mit 9 Schuß 7½ cm.
- 2151 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 2.
- 2152 Anflug aus Richtung 12 in einer Höhe von 2500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer der schwere Flak worauf das Flugzeug abdreht nach Richtung 7.
Munitionsverbrauch Batterie West./- 9 Schuß 7½ cm, Batterie Ost./- 8 Schuß 7½ cm und Batterie Nord./- 36 Schuß 8,8 cm.
- 2157 Das Flugzeug kreist in Richtung 7 und fliegt erneut an aus Richtung 7.
Bewegliches Sperrfeuer der Batterie Nord./- mit 48 Schuß 8,8 cm worauf das Flugzeug nach Richtung 3 ausfliegt.
- 2210 **Anscheinend fliegt das gleiche feindliche Flugzeug aus Richtung 12 erneut an, Zielhöhe 3000 Meter, und dreht beim bewegliches Sperrfeuer nach Richtung 1 ab.**
Munitionsverbrauch der Batterie Nord./- war 36 Schuß 8,8 cm.
- 2224 Ein feindliches Flugzeug von Richtung 4 nach 9 in einer Höhe von 3000 Meter.
Bewegliches Feuer der schwere Flak! Leichte Flak schießt Richtungsschüsse und beobachtet eine erleuchtete Kanzel! Munitionsverbrauch der Batterie Nord./- 36 Schuß 8,8 cm, Batterie Seydlitz 16 Schuß 2 cm und Batterie West./- 20 Schuß 2 cm.
- /-- **Es gelingt den Scheinwerfer den ganzen Abend nicht die Flugzeuge aufzufassen, da die Flugzeuge sehr hoch fliegen und in größeren Höhen ein leichter Dunstschleier liegt.**
- 2234 Anflug ein feindliches Flugzeug von Richtung 3 nach 9 in einer Höhe von 3000 Meter.
Bei bewegliches Sperrfeuer weicht das Flugzeug nach Richtung 6 aus und fliegt nach West ab.
- 2243 Flugzeuggeräusche von Richtung 6 nach 8 wandernd.
- 2247 **Terneuzen** – Vorbeiflug eines feindlichen Flugzeuges von Richtung 6 nach 4 in Höhe 3500 Meter.
Bewegliches Sperrfeuer mit 27 Schuß 7½ cm.
- 2300 Flakalarm! Anflug eines feindlichen Flugzeuges aus Richtung 7.
Scheinwerfer Breskens faßt das Flugzeug wenige Sekunden auf bei Zielhöhe 3000 Meter worauf bewegliches Sperrfeuer der schwere Flak.
Munitionsverbrauch der Batterie West./- 8 Schuß 7½ cm und Batterie Nord./- 12 Schuß 8,8 cm.

- Das Flugzeug wird durch gutliegendes Sperrfeuer nach Richtung 4 abgedrängt.
- 2306 **Terneuzen** – Das oben gemeldete Flugzeug überfliegt die Batterie von Richtung 11 nach 5 in einer Höhe von 2500 Meter. **Es wird vom Scheinwerfer aufgefaßt und drei Minuten gehalten! Das Vernichtungsfeuer lag zum Teil gut and das Flugzeug kurvte sehr stark.**
Munitionsverbrauch war 52 Schuß 7½ cm und 10 Schuß 2 cm.
- 2315 Flakalarm! Flugzeuggeräusche aus Richtung 3.
Überflug eines feindlichen Flugzeuges von Richtung 3 nach 9 in einer Höhe von 2500 Meter.
- Bewegliches Sperrfeuer der Batterie Nord./- mit 36 Schuß 8,8 cm.**
- 2355 Flakalarm! Flugzeuggeräusche in Richtung 4 näherkommend.
- 2357 Vorbeiflug zwei feindliche Flugzeuge über der Schelde von Richtung 4 nach 8, Höhe 3000 Meter. **Bewegliches Sperrfeuer der Batterie Nord./- mit 24 Schuß 8,8 cm.**
- 0024 (am 16/02) Flakalarm! Vorbeiflug ein unbekanntes Flugzeug – nördlich Vlissingen – von Richtung 2 nach 11.
- 0214 Flakalarm! Flugzeuggeräusche von Richtung 8 nach 5 über der Schelde in Höhe 2000 Meter.
- Scheinwerfer fassen nicht auf!**
- 0425 Unbekanntes Flugzeug in Richtung 10/3 mit Kurs Ost und über Domburg Kurs NO.
- 0435 Flakalarm! Das gleiche Flugzeug dreht Kurs auf SW.
- 0437 Anflug des feindlichen Flugzeuges aus Richtung 12 und nach 8 abfliegend.
- Scheinwerfer Düne und Dishoek fassen das Ziel auf und halten es 30 Sekunden, Zielhöhe 1400 Meter worauf Vernichtungsfeuer der schwere Flak.**
Das Flugzeug gab nach 30 Sekunden ein falsches ES beobachtet als zwei weiße oder ein hellroter in weiß übergehende Stern. Munitionsverbrauch der Batterie Ost./- 9 Schuß 7½ cm, Batterie West./- 19 Schuß 7½ cm und 47 Schuß 2 cm.
- 0438 **Das gleiche Flugzeug überfliegt in Höhe von 1500 Meter Valkenisse von Richtung 6 nach 8 und wird mit 28 Schuß 2 cm beschossen!**
- 0448 Alarmbereitschaft I

Marine Artillerie Abteilung 202

- 0715 (bis 1100) Flakalarm der 3./-
- 0815 (bis 0830) Flakalarm der 4./-
- 0825 (bis 0838) Flakalarm der 1./-
- 1030 Flakalarm der 5./-
- 1033 **Überflog eine englische Maschine (Blenheim Mk.IV) die 7./- und wurde mit 14 Schuß 2 cm Oerlikon beschossen!**
- 1035 (bis 1049) **Die 5./- stellte nach beobachtetem Absturz einer Feindmaschine ein Wachkommando bis zum Eintreffen der Bergungstrupps.**
- 1205 (bis 1212) Flakalarm der 1./- und 4./-
- 1243 (bis 1250) Flakalarm der 1./-
- 1314 (bis 1345) Flakalarm der 1./- und 4./-
- 1314 **Überflog eine feindliche Maschine Hurricane die 4./- und wurde von Flak Süd mit 20 Schuß und beim zweiten Anflug mit 30 Schuß C.30 beschossen!
Danach wurde das feindliche Flugzeug von eigenen Jägern verwickelt.**
- 1425 Flakalarm der 1./-
- /-- (bis 1750) Flakalarm der 2./-
- /-- (bis 0020 am 16/02) Flakalarm der 2./-
- /-- (bis 2330) Flakalarm der 5./-
- /-- (bis 2035) Flakalarm der 1./-

- /-- (bis 2038) Flakalarm der 4./-
- /-- (bis 2133) Flakalarm der 1./-
- /-- (bis 2130) Flakalarm der 4./-
- /-- (bis 2250) Flakalarm der 4./-
- /-- (bis 2251) Flakalarm der 1./-
- 2258 Überflog ein feindliches Flugzeug in etwa 200 Meter Höhe die 3./- von 90° nach 270°.

Die Maschine feuerte mit MG und sie wurde von beiden Scheinwerfern erfaßt und mit 220 Schuß MG und 58 Schuß 2 cm Oerlikon beschossen!

- /-- (bis 2310) Flakalarm der 1./-
- 2301 (bis 2312) Flakalarm der 4./-
- 2315 (bis 2322) Flakalarm der 1./-
- 2355 (bis 0003) Flakalarm der 1./-
- 0219 (bis 0224) Flakalarm der 4./-
- 0414 (bis 0448) Flakalarm der 4./-
- 0434 (bis 0448) Flakalarm der 1./-
- 0434 **Ein unbekanntes Flugzeug aus 50° wurde von Scheinwerfer der 1./- erfaßt und gab falsche Blinkzeichen und erst nach Beschuß wurde ES gegeben.**

Hafenkommandantur Vlissingen

- 1000 (bis 1600) Im Laufe des Vormittags fanden im Gebiete von Vlissingen Luftkämpfe statt. Dabei wurde ein englischer Bomber (Blenheim) durch Flak und Jäger in Oranjezon zum Absturz gebracht! Ein englisches Jagdflugzeug wurde bei St.Laurens abgeschossen und ein englischer Jäger stürzte über dem Wasser ab.

Hafenschutzflottille Niederlande

- /-- **824** auf Vorposten im Wielingen und **822** als Flakschutz für Dampfer.
- 0905 **812, 813** und **823** ausgelaufen für Sonderaufgabe ; **822** schließt sich an.
- 1125 **824** eingelaufen.
- 1325 (bis 1435) **Suchen nach Resten und Überlebenden eines im Luftkampf abgeschossenen Feindflugzeuges nördlich Tonne Wielingen.**
- 1800 **812, 813, 822** und **823** eingelaufen.
- 1910 **822** ausgelaufen auf Vorposten Position.
- 1930 **823** ausgelaufen auf Reede als Flakschutz für Dampfer.

Führer der Motorbootsverbände

- /-- Rege eigene und feindliche Flugtätigkeit im gesamten Einsatzgebiet.
- 1030 Angriff eines englischen Tieffligers auf die Schleußen von Vlissingen wobei Abwurf von drei Bomben (jedoch ohne Schaden).
Boot 3 der Rheinflottille beteiligte sich an der Abwehr mit MG-Feuer!
Das Flugzeug wurde in der Nähe von Domburg durch einen Jäger abgeschossen.
- /-- Nachts wurden zahlreiche Abwürfe von Leuchtfallschirmen und Bomben bei **Vlissingen, Haamstede** und **Rotterdam** beobachtet.
Während der Nachtangriffe – die teils im Tiefflug durchgeführt wurden – beteiligten sich die Boote 3, 9 und 17 an der Abwehr.
Munitionsverbrauch 600 Schuß SS – 100 Schuß SmK – 200 Schuß SmK mit Leuchtspur.

KTB 32. Minensuchflottille (RM69-189)

--/-- Fliegeralarm! Angriff einer Blenheim bei Vlissingen, Höhe 300 Meter! **Mit 2 cm an der Abwehr beteiligt und eine Maschine abgeschossen!**

De Britse en de Duitse vliegtuig verliezen in en om Zeeland.

- Blenheim Mk.IV (T2125) van No.114 squadron – om 08.35 uur gestart van Oulton – werd door vier Messerschmitt's van I./JG 52 onderschept.
De machine stortte daarop om 10.36 uur fel brandend neer tegen een bosrand nabij Oranjestad te Oostkapelle. Twee bemanningsleden kwamen direct om het leven en hun stoffelijke resten werden de volgende dag door de veldwachter van Oostkapelle per auto naar de Ooster begraafplaats te Vlissingen overgebracht. Sgt. Walsh werd met zeer ernstige brandwonden uit het wrak gehaald en naar het Bethesda ziekenhuis te Vlissingen overgebracht alwaar hij om 23.35 uur overleed.
Hun stoffelijke resten werden op 18 februari op de Noorder begraafplaats ter aarde besteld.
De luchtoverwinning werd toegekend aan Fw. Karl Rüttger van 3./JG 52 (Katwijk).
Sgt. Thomas Edward Barnes †
Sgt. Harold Samuel Seward †
Sgt. Louis Staveacre Walsh †
- Hurricane Mk.I (V7651) van No.615 squadron werd eveneens onderschept door de Bf 109's van I./JG 52. De piloot trachtte aan zijn achtervolgers te ontkomen door op hoge snelheid op een hoogte van slechts zo'n drie meter te vliegen.
Tijdens het maken van een steile bocht raakte de linkervleugel een aantal populieren van een appelboomgaard, waarna de machine zwaar neerkwam op een stuk bouwland schuin tegenover de boerderij Kersenburg in de buurtschap Brigdamme te Sint Laurens.
Deze luchtoverwinning werd toegekend aan Oblt. Karl-Heinz Leesmann van 3./JG 52
Sgt. Allan Cook Fotheringham pow
Stalag Luft VI Heydekrug (pow.nr.496)
- Hurricane Mk.I (P3231) van No.615 squadron verweerde zich fel maar werd ongeveer twintig minuten later nabij de Wielingen eveneens door de Messerschmitt's neergeschoten.
Flg.Off. Donald George Alexander Steward †
Het stoffelijk overschot van de piloot spoelde medio april nabij Zeebrugge aan waarna hij op de gemeentelijke begraafplaats aldaar als onbekende vlieger ter aarde werd besteld.
Na de oorlog werden zijn stoffelijke resten geïdentificeerd en overgebracht naar de Canadese militaire begraafplaats te Adegem.
De luchtoverwinning ging naar Fw. Heinz Ahnert, die hiermee zijn eerste overwinning boekte.
- Messerschmitt Bf 110C-5 (Wnr. 2184) van 2.(F)/122 moest – na door eigen Messerschmitt's te zijn aangevallen – nabij Wolphaartsdijk een noodlanding uitvoeren.¹

¹ The turning point – John Foreman – sluit de mogelijkheid niet uit dat deze machine werd getroffen door een drietal Hurricanes van No.71 squadron danwel door twee Spitfires van No.242 squadron; in beide gevallen ter hoogte van het kustgebied bij Norfolk.

Het toestel werd voor 70% beschadigd waardoor het moest worden afgeschreven.
Bf. Karl Beck wia

Bijlage 1 – Recollections of Sqn.Ldr. Jocelyn Millard.
(bron: The turning point van John Foreman)

In the morning, No.615 squadron was detailed to carry out its first Rhubarb operation. Sqn.Ldr. Millard - then a Plt.Off – remembers that day well:

The then recently appointed squadron Commanding Officer, Wg.Cdr. Holmwood, announced in the flight hut that the squadron had been detailed to carry out two sorties of a special nature that day, one in the morning and one in the afternoon, with three aircraft taking part in each.

He began by giving a thorough briefing on the operations. The nature of the sorties was such that 10/10ths low cloud was a necessary condition for the raids involved, to minimise the risk of enemy detection.

The weather on that particular day was bad, but it was 'ideal' for the occasion!

Each sortie was to consist of a low level approach across the Channel (not forgetting partially submerged wrecks) for low level attacks on enemy military targets in a coastal area, but intelligence reports revealed that the ground defences along the French coast were too heavy to justify such raids. The reports also revealed that the ground defences between Blankenberge and Ostend were not as heavy, thus offering safer avenues of entry into occupied territory, hence the area was chosen for the attacks.

Whilst such a distant area was supposedly relatively light on ground defences, the time and fuel required to reach it allowed little of either for target searching and a return journey. With such a big disadvantage, the idea of such raids for our aircraft was nothing short of ill conceived.

After the briefing came the questions of pilots... who would go? The Commanding Officer decided that the fairest way to decide was to have a draw and that all available pilots, including himself, would be included. There were two draws, one for each of the two sorties. The names drawn for the morning sortie were Flg.Off. Stewart, Sgt. Waghorn and Sgt. Fotheringham and – for the afternoon – were the Commanding Officer, myself and a third whom I cannot now remember. After the draw there was a distinct air of calm and unease as the outcome of the draw began rapidly sink in, then gradually everyone dispersed.

I remained in the flight hut and sat by the old Tortoise stove for warmth and comfort, considering the real possibility of not having any more birthdays! Whilst lost in wondering, the C.O. came in and, seeing me by myself, came over and said "What's up Millie... scared?". I said "Yes, I am" and he replied "Bloody hell, so am I!"

He was an Australian and, from my experience with Australian pilots, I had somehow conceived the idea that they were anything but afraid of anyone or anything so one lives and learns.

Now, realising somewhat happily that I was far from alone in being scared by the unknown, which lay ahead, I consoled myself with the thought that if a tough nut like him can be scared, then at least I shall have some good company on the way.

Shortly afterwards, the first three aircraft took off and headed for Manston, where they were to refuel to give the maximum flying time for the mission.

As the hours passed, the weather began to improve a little. The cloud was slowly lifting and by noon, small welcome breaks appeared. Although the change in weather conditions was

slight, the improvement continued, so raising hopes that the afternoon raid might be cancelled.

By about one o'clock none of the aircraft had returned to base and – being well overdue – the worst was feared. On the early afternoon news “Lord Haw-Haw announced that three Hurricanes had been shot down off the coast of Belgium but there was no mention of the pilots.

With the failure of three aircraft to return and “Haw-Haw’s” knowledge of how many aircraft were on the raid and their destinations, it was evident that there was some truth in his announcement.

Later that day it was learned that Flg.Off. Stewart had been killed and Sgt. Fotheringham taken prisoner but nothing was heard of Sgt. Waghorn. Unknown to us at the time, Sgt. Waghorn had in fact managed to return to the English coast and eventually to base.

Despite some despondency over the morning’s events, the afternoon brought some cheer in that the weather had improved considerably. There was a vast amount of broken cloud, a good deal of bright sunshine but most heartening of all was the cancellation of the afternoon raid.

No.615 squadron later flew a sweep but, apart from a snap shot by Plt.Off. Millard at a lone Bf 109, no incidents were reported.

Bijlage 2 – De Britse jachtvlieger werd gevangen genomen.

(bron : concept Hans van Soest)

Het was zaterdagmiddag, het was bladstil weer en een waterig winterzonnetje scheen met moeite door de nevelige verte. Walcheren zag er vredig uit en de oorlog leek heel ver weg.

Piet van Keulen was van Middelburg op weg naar Brigdamme met zijn dochtertje om bij een boer nog wat konijnenvoer te halen. Een Duitse auto reed Middelburg uit op weg naar St. Laurens.

Boven Vlissingen klommen een paar Messerschmitt’s naar boven en even later klonk van heel hoog het geratel van mitrailleurs; de oorlog was plotseling weer dichterbij gekomen. In de nevelige hoogte was niets te zien maar toen dook met een huilende, tot het maximum opgevoerde motor, een vliegtuig bijna loodrecht omlaag. Het was een Hurricane van No.615 squadron, die kort tevoren was opgestegen van het Engelse vliegveld Kenley. De Britse piloot probeerde de Messerschmitt, die hem achtervolgde, door een razende duik af te schudden maar de Duitse vlieger volgde hem. Bij de buitenwijken van Middelburg ving de Engelsman zijn vliegtuig af en raasde op boomhoogte verder terwijl de Duitse piloot een lang salvo op de Hurricane afvuurde. De lege messing patroonhulzen buitelden suizend omlaag en waren een welkome buit van een paar jongens die bij ’t Zand aan het spelen waren. Piet van Keulen, die intussen in Brigdamme aangekomen was, hoorde plotseling het geratel van mitrailleurs en zag een vliegtuig heel laag aankomen. Vlug trok hij zijn dochtertje in een droge greppel en ging zelf ook in de greppel liggen. “Het was een benauwd moment, maar ik was zo nieuwsgierig, dat ik toch over de rand van de greppel bleef kijken om te zien wat er allemaal gebeurde” zei van Keulen. Hij weet nog precies hoe het ging: “De vliegtuigen vlogen maar een paar meter boven de grond, het Duitse toestel vloog achter het Engelse aan en schoot enkele keren. Toen ging het Engelse vliegtuig helemaal op zijn kant om een steile bocht te maken en daarbij raakte de linkervleugel een paar populieren, we schrokken ons wild!”

Inderdaad had de Hurricane de populieren geraakt en maakte daarna een zwiepende schuiver door de kruinen van een appelboomgaard, waarbij de takken op de straat vielen, vlakbij een paard en wagen van de kolenboer Vogel uit Middelburg, die hier juist passeerde. De

Hurricane vloog op ongeveer drie meter hoogte over de wagen heen en kwam zwaar neer op een stuk bouwland naast de weg, schuin tegenover de boerderij Kersenburg. Piet Hoefkens herinnert het zich nog als de dag van gisteren. Hij woonde recht tegenover de plaats waar de Hurricane neerkwam. Hoefkens stond samen met Ko Roos voor zijn woning te kijken.

“Toen het vliegtuig de grond raakte, brak het achterste gedeelte van de staart eraf en zeilde door de lucht om voor het vliegtuig neer te vallen. We stonden er nog geen twintig meter bij vandaan. In het begin kwam er nog rook of stoom uit de motor”, zegt Hoefkens.

“Later hebben we nog moeten lachen”, herinnert hij zich, “want de boer van de boomgaard was bezig om het hout van zijn bomen, dat op straat was gevallen, op te rapen. Brandstof was moeilijk te krijgen in die dagen en – vliegtuig of geen vliegtuig – eerst het hout!”

Intussen was ook Piet van Keulen bij het vliegtuig aangekomen. “Het glazen cockpitdak werd langzaam naar achteren geschoven en de piloot klom naar buiten. Op hetzelfde moment stopte er een Duitse auto met een paar militairen. De Duitsers liepen naar de Engelsman toe en groetten correct, de hand aan de pet, waarna de Engelse vlieger teruggroette. Het was net als in een film en het deed onwezenlijk aan.

Eén van de Duitsers sprak kennelijk goed engels, want er ontspan zich een geanimeerd gesprek tussen hem en de Engelsman. Omdat er nog steeds rook uit de motor kwam gingen ze met z’n allen een eindje verder het land op. Ze waren zeker bang dat de boel nog kon ontploffen. Hierna presenteerden ze elkaar sigaretten! We hebben ons toen wel een beetje geergerd”, weet van Keulen nog.

Ook Piet Hoefkens weet zich dit voorval nog goed te herinneren. “De Engelsman had een schram op zijn voorhoofd. Even later gingen ze naar de Duitse auto toe maar kwamen weer terug omdat de Engelsman nog wat spullen uit de cockpit moest halen. Ik geloof dat er ook zo’n vliegenierskap bij was”.

De auto reed weg en het zou nog enkele weken duren voordat de Duitse demontageploeg het toestel zou ophalen.

Tijdens een luchtgevecht – enkele uren eerder – werd er door de Messerschmitt’s ook al een Britse Blenheim neergeschoten. Het toestel was gestart van het vliegveld Oulton in het graafschap Norfolk en behoorde tot No.114 squadron. Boven Oostkapelle werd de Blenheim in brand geschoten en vloog, steeds lager komend, in de richting van Oranjezon.

Mej. Maljaars stond buiten en zag het vliegtuig aankomen.

“Het was allemaal vuur, het was een vreselijk gezicht vooral omdat je besepte dat hier mensen inzaten. Kijk, daar kwam het vliegtuig neer” zegt ze en wijst naar de bosrand. “De bomen waren helemaal verbrand, ik zal het nooit meer vergeten!”

De piloot van de Blenheim, Sgt. Thomas E. Barnes, was 29 jaar oud en afkomstig van Yaxley. Hij werd op slag gedood evenals de 20 jarige Sgt. Harold S. Seward uit Bath. De marconist was Sgt. Louis S. Walsh, 21 jaar oud. Toen de Duitsers hem uit het wrak hadden gehaald, bleek hij nog te leven, hoewel hij zwaar verbrand was. Ze brengen hem naar het Bethesda ziekenhuis te Vlissingen.

Diezelfde dag – ’s avonds om 23.35 uur - overleed hij; niet iedere Engelse vlieger had de kans om een sigaretje te roken nadat hij was neergehaald.