

DE MOSQUITO-CRASH

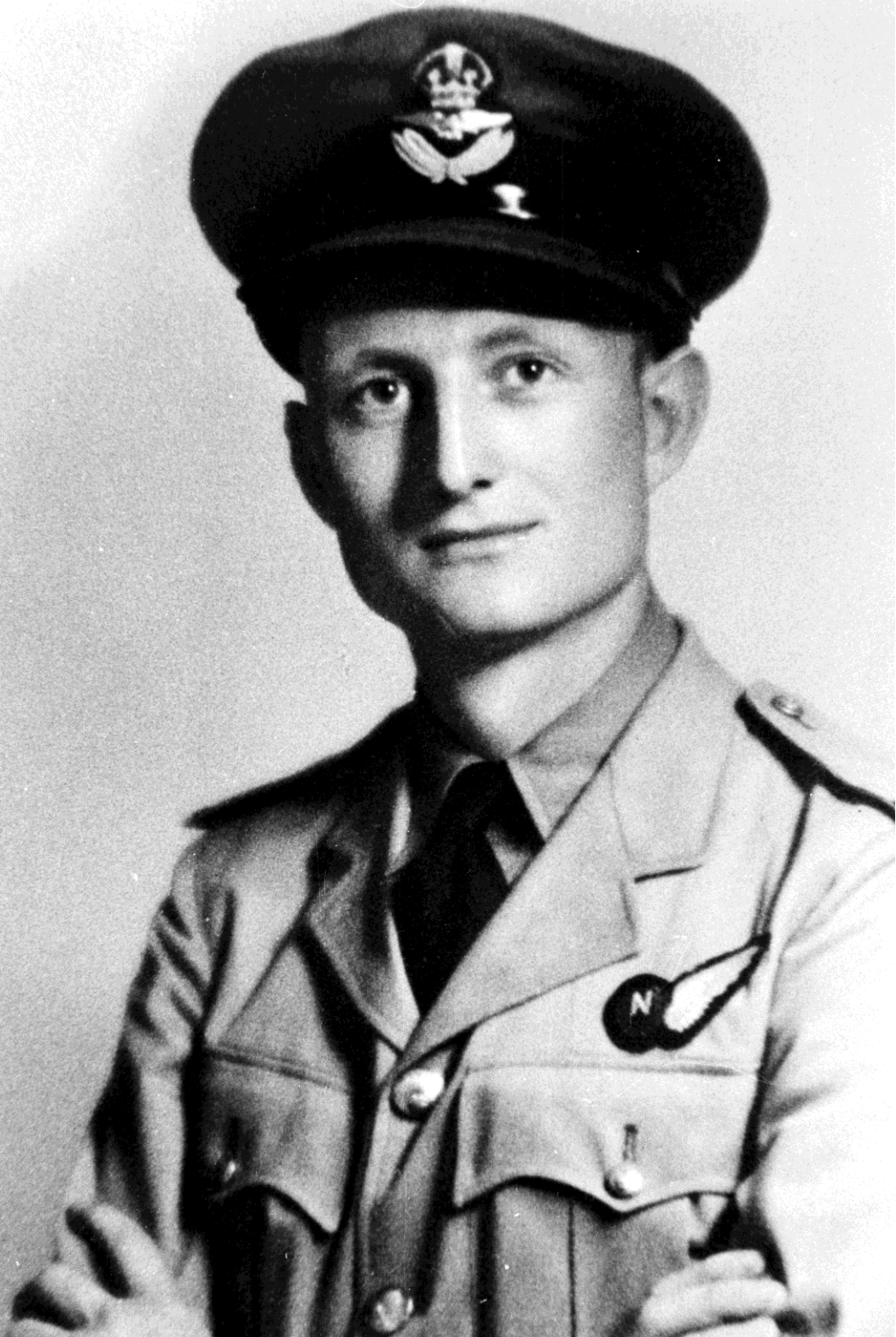
VUUR UIT DE HEMEL AAN DE TOLDIJK

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2019 albertmetselaar@home.nl



De zwaar bewapende Mosquito VI, grotendeels opgebouwd van hout en met een neussectie voor aanvallen op gronddoelen. Een toestel van dit type bracht Dick Styles en George Graham naar Hoogeveen. Ze sneuvelden bij de Toldijk.

Aan het woord is een broer van Richard Styles, één van de slachtoffers van de Mosquito-crash bij de Toldijk: "Flying Officer Richard Thomas Styles, RAF, werd 13 oktober 1920 geboren te Ilford, Essex, een voorstad van Londen, als zoon van Elsie Violet Styles en Thomas Henry Styles, onze overleden ouders. Onze vader was onderwijzer, net als zijn vader voor hem, en hij diende bij de artillerie in de Eerste Wereldoorlog. In die periode werd hij onderscheiden met de Military Medal, een hoge onderscheiding voor onder vuur betoonde moed. Richard wist een plaatsje te bemachtigen op de Ilford County High School voor jongens, die hij bezocht van 1932 tot 1939. Hij beëindigde daar zijn loopbaan als hulp van de directeur (Deputy Head Prefect) en met een certificaat voor natuurkunde, scheikunde, en toegepaste wiskunde, dat hem vrijstelling gaf van het toelatingsexamen van de universiteit van Londen. In 1939 ging hij uit huis, nadat hij zich had verzekerd van een aanstelling bij het National Physical Laboratory, waar hij tot mei '42 in besloten kring werkzaam was aan zaken van nationaal belang en studeerde voor een graad (B. Sc. Degree). Eén van zijn interesses was fotografie. Hij ontwikkelde zelf, drukte af en maakte vergrotingen. Er werd ook enig werk van hem gepubliceerd. Echter in mei 1942, ingegeven door een gevoel



van plichtsbesef en liefde voor het vaderland, en de wens om de Nazi's vernietigd te zien - zo kijk ik tegen zijn stappen aan - meldde hij zich als vrijwilliger bij de RAF voor luchttaken. Hij moest een verzoek indienen om vrijstelling te krijgen van de NPL, wat naar mijn onderzoek uitwees, vrij moeilijk was".

"Richards basistraining had plaats in het Verenigd Koninkrijk, maar het grootste deel van zijn opleiding vond plaats in Canada, waar hij, zoals mij onlangs verteld werd, erg gelukkig was. Hij kwam tegen het eind van 1944 terug naar het Verenigd Koninkrijk, als Flying Officer (N). De laatste keer dat ik Richard zag was eind '44/begin '45, toen ik 17 was en mijn basistraining kreeg als marinier te Malvem. Richard was op dat moment onderdeel van een reserve-eenheid of van een eenheid voor operationele training, te Worcester. Hij kwam een avond over en nodigde me uit voor een etentje bij het plaatselijke hotel in Malvem. Dat was één van de weinige gelegenheden waarbij ik hem gezien heb, sinds het begin van de oorlog. Ik neem aan dat hij wist dat zijn vertrek naar de operationele vluchten ieder moment plaats kon hebben, maar ik kan me niet herinneren dat hij een opmerking in die richting plaatste. Op 8 februari 1945 traden hij en F/L Graham toe tot het RCAF 418de "City of Edmonton" mosquito squadron te Hartford Bridge. 418 Had een indrukwekkende reputatie verdiend als "Mosquito Intruder Squadron" (= binnendringen in vijandelijk gebied, ver achter de linies). Toen Richard en zijn piloot bij het 418de squadron geplaatst werden was het geworden wat men noemde een "Close Support Squadron" (=steunverlening aan de eigen troepen en aanvallen dicht achter de linies), in welke rol het squadron voortging met het verwerven van veel oorlogsroem. De operaties waren van zeer gevaarlijke aard, waarbij van de bemanningsleden veel moed en vaardigheid gevraagd werd, daar de aanvallen, raids en patrouilles meestal op zeer geringe hoogte uitgevoerd werden, tijdens het begeleiden van de oprukkende geallieerde legers. Al met al vertrok Richard voor zijn eerste operationele vluchten van Hartford Bridge, voordat het squadron verplaatst werd naar een klein vliegveld bij Coxyde, België, net ten noorden van Duinkerken, 14 maart 1945. Op dat moment waren de verliezen van het squadron groot, hoewel Richard en zijn piloot toen ze in de eerste uren van 1 april 1945 niet terugkeerden, de laatste slachtoffers van het 418de squadron waren. Het was hun 13de missie, waarvoor ze zaterdag 31 maart 1945 opstegen, op de vooravond van Pasen. Richard was niet getrouwd, maar er waren verschillende vriendinnen, inclusief een hele speciale in de WRNS. Toen hij stierf was hij 24 jaar, en niet 25 zoals op zijn steen staat".

Links Richard Thomas Styles, navigator, begraven te Hollandscheveld.

Tot zover Richards biografie, rond 1990 opgetekend door zijn broer. Richard Styles ("Dick", 165308) uit Seven Kings bij Ilford, vloog samen met de zeer ervaren F/Lt. George Ketchen Graham (J/4563), uit Belleville, Ontario, Canada. Ze maakten deel uit van de Royal Canadian Air Force. George was een telg uit een vooraanstaande familie. Een briefwisseling met zijn zoon, zijn weduwe en de zoon van zijn beste vriend, leverde het volgende beeld op: Omstreeks 1790 kwam een Schotse immigrant naar de staat New York, waar hij als arbeider bij boeren de kost verdiende. In de dertiger jaren van de 19de eeuw trok hij naar Canada. Hij kocht wat grond en verwierf nog meer door te trouwen met een dochter van Nederlandse immigranten.



George Ketchen Graham, piloot, begraven te Hollandscheveld.

Haar naam is als "Osterhome" in de familie overgeleverd. Oosterhuis, zouden wij zeggen. Meer en meer land werd ten bate van de melkveehouderij toegevoegd, generatie op generatie. Later vielen er weer delen af. Zo wordt in het kort de geschiedenis van de Grahams uit Belleville, Ontario, in de familie doorverteld. George Ketchen Graham werd 21 juni 1916 geboren op een boerderij van "1000 acres", zo'n 400 hectare, even buiten Belleville. Hij had deze uiteindelijk overgenomen als de oorlog geen spelbreker geworden was.

Zijn ouders waren welgestelde mensen, met veel bezittingen in Belleville en omgeving. In de opvoeding van George en zijn beide broers, een oudere en een jongere, speelde dit natuurlijk wel door, maar ze trachtten hen zoveel mogelijk op te laten groeien tussen de "gewone" mensen. Ze stuurden hen dan ook naar een "gewone" school, waar de jeugd uit de hele omgeving opgevangen werd. Zo zouden ze beter leren hoe het leven in werkelijkheid in elkaar zat. De school heette de "Queen Alexandra School". Daar werd de jeugd van vijf tot 13 á 14 jaar onderwezen. Ook Bob (Robert Albert) Liddle ging naar die school. Hij en George waren trouwe vrienden, die samen opgroeiden. Samen volgden ze na het basisonderwijs de "High-school" en speelden in dezelfde hockeyteams en Canadese football teams. George speelde met shirtnummer 13 in laatstgenoemd team. De "Highschool" heette de "Belleville Collegiate and Vocational School". in de zomer zeilden ze samen in de plaatselijke baai. Na de "Highschool" volgde George de "Ontario College of Agriculture", een landbouwschool, om zich voor te bereiden op het moment dat de boerderij waar hij opgroeide de zijne zou zijn. Hij vertrok met een diploma.

In 1940 trad George vrijwillig toe tot de Canadese luchtmacht. Hij werd vanaf 4 januari 1941 getraind bij de No.2 Service Flying School, Uplands. Daar kreeg hij zijn 'wings', het bewijs van het met succes afronden van zijn vliegersopleiding, op 17 maart dat jaar. Na zijn opleiding werd hij vlieginstructor op de Trenton Air Base. Hij gaf vliegjes op een Harvard, waarmee de jonge piloten na de basistraining op een lichter toestel met een zwaardere om leeren gaan. 10 maart 1941 trouwde George met Helen Elisabeth Chant, zijn eerste en enige grote liefde. Ze was geboren in Belleville als dochter van Joseph Chant. Omdat de vliegbasis maar ± 15 kilometer van Belleville verwijderd was, konden ze in hun geboorteplaats blijven wonen. Uit hun huwelijk werden een zoon (George jr.) en twee dochters, een tweeling, geboren. In 1943 werd George voor een cursus naar Engeland gezonden. Toen hij terug kwam in Canada, was hij diep onder de indruk van de Spitfire, het jachtvliegtuig van Engelse makelij dat topprestaties leverde. George wou het eind van de oorlog meemaken als piloot in vaste dienst.

September 1944 verliet hij Canada om deze droom werkelijkheid te laten worden. Hij heeft zijn vaderland nooit weer gezien. De Spitfire werd uiteindelijk een Mosquito. Vanaf 16 november 1944 vlogen George en Dick Styles samen. Ook Georges' beide broers waren actief op het Europese strijdtoneel. George en Dick maakten deel uit van "the 136 Wing of no. 418 Squadron of the 2nd Tactical Air Force". ze vlogen met de Mosquito TH-C, PZ 394. De eerste letters stonden op de zijkant van de romp. Hun

Mosquito was van het type mark VI. Hij was bewapend met twee bommen en had in de neus vier 20 mm. kanonnen en vier 7.7 mm. mitrailleurs. Het was een jachtbommenwerper. Nadat ze de 8ste februari 1945 toegetreden waren tot het squadron maakten ze de 10de februari hun eerste vlucht van een uur en tien minuten. Het logboek van George maakt melding van in totaal 36 vluchten als onderdeel van dit squadron, waarvan de meeste (23) korte dagvluchten waren, waarbij ze niet boven vijandelijk gebied kwamen. Ze waren bedoeld als oefenvluchten, om apparatuur te testen, vervoer van personen en andere praktische redenen. Hierbij vlogen ze eveneens met vliegtuigen van het type Oxford en Magister. De 13 operationele nachtvluchten boven bezet gebied zagen er als volgt uit:

--11 Februari 1945. Een vlucht over de "Deventer Area" van drie uur en 15 minuten. Ze vlogen op de heenweg onder meer over Amsterdam. Dick werd daar ziek. Ondanks alle oefeningen was hij nog niet voldoende gewend aan het vliegen. Gelukkig was het een rustige vlucht. Ze hadden geen last van afweergeschut. Aan de andere kant konden ze ook geen overwinning claimen. Op die vlucht vervoerden ze een doelmarkeringsfakkel – zodat anderen nadien het doel gemakkelijker konden bombarderen - en een bom van 500 pond. Het einddoel was Ruurlo.

--13 Februari 1945. Een vlucht van drie uur en 45 minuten over de Osnabrück Area, met aan boord een doelmarkeringsfakkel en een bom van 500 pond. Het was een zeer succesvolle vlucht, waarbij ze aanvallen uitvoerden op twee treinen, drie vrachtwagens en een konvooi vrachtwagens bij Amsterdam, bij het eerste ochtendlicht. Nauwkeurig 20 mm. Luchtdoelgeschut zorgde voor enige schade aan het toestel. Die dag verloren ze als squadron voor het eerst één van hun toestellen, dat van Bill Charde.

--14 Februari 1945. Met weer een 500 pons bom en een doelmarkeringsfakkel aan boord waren ze aan het patrouilleren in het gebied Deventer-Münster-Osnabrück. Die lading werd afgeworpen boven Coesfeld. Er werd een doel vernietigd in Zutphen. Bij Zandvoort hadden ze nogal wat last van een schip met luchtafweergeschut.

--22 Februari 1945. De eerste daglicht-aanval van vier uur. Het was de grote aanval waarbij in Hoogeveen het EDS-station volledig van de kaart werd gebombardeerd, en waarbij overal in Drenthe en omstreken doelen vernietigd werden. Van hun squadron gingen vier toestellen verloren. George en Dick kwamen terug met een gehavend vliegtuig, doordat er nogal wat vogels op stuk gevlogen waren. Met hun boordkanonnen bestookten ze het spoorwegcomplex bij Rüttenbruck. De beide 500 pons bommen kwamen neer op een fabriek in Haren en op een Duits kustvaartuig. Op een hoogte van een meter of 15 vlogen ze dwars door het vuur van intensief en dodelijk afweergeschut, om het vaartuig na een met veel geluk afgeworpen bom, brandend en zinkend in de omgeving van Delfzijl achter te laten. Dit laatste was een fantastische prestatie.

--23 Februari 1945. Het spoorwegcomplex van Grevenbroich werd gebombardeerd. Voorafgaand aan deze operationele vlucht van drie uur vlogen George en Dick een korte vlucht van 25 minuten in formatie met

W. McLoed "The Face". Na de lange nachtvlucht werd deze als vermist opgegeven. Grevenbroich ligt ten zuidoosten van München-Gladbach.

--24 Februari 1945. Boven München-Gladbach ondervonden ze veel last van zwaar afweergeschut. Ze bombardeerden Xanten. De vlucht duurde drie uur en tien minuten.

--26 Februari 1945. Weer een bomaanval op Xanten. De vlucht van twee uur en 50 minuten werd uitgevoerd bij volle maan.

--27 februari 1945. Een tocht van drie uur en tien minuten, waarbij 1000 pond aan bommen uitgeworpen werd op Aldekerk, ten westen van Duisburg. De tocht bracht hen in een gebied dat ze "Happy valley" noemden. Ook het doel van tocht 5 viel daaronder. George noteerde na afloop in zijn "No joy", geen plezier.

--18 Maart 1945. De eerste missie vanaf Coxyde. Een vlucht van drie uur en 40 minuten. Veel doden, veel paniek, veel zoeklichten en een onplezierige vlucht. Als bezochte plaatsen noteerde George: Egmond, Dummerlake, Drakenburg, Volkmarsen, Remagen. Bijzonder om te beseffen dat twee mensen die deelnamen aan de Slag om Remagen (van 7 tot en met 25 maart 1945) om één van de bruggen over de Rijn, waarvan een bekende film is gemaakt, uiteindelijk in Hollandscheveld begraven werden.

--19 maart 1945. Een tocht van vier uur en 50 minuten. Het was hun langste missie, die hen ver van de basis bracht, diep in het vijandelijk gebied. Ze bezochten Bremen en Hamburg. Ten noorden van Zwolle werd een militaire trein in brand geschoten. Ten zuiden van Bremen ontmoetten ze weerstand van luchtdoelgeschut, toen ze daar Martfeld aanvielen.

--23 Maart 1945. Een vlucht van een uur en 50 minuten. "Veel activiteit op de Rijn" meldde George. Verder viel er niet veel voor.

--27 Maart 1945. Tijdens een tocht van twee uur en tien minuten werden vier bommen van 500 pond uitgeworpen in Dulmen.

--31 maart 1945..... "Graham missing" zegt zijn logboek.

De vlucht van 31 maart 1945 zou hun zoveelste nachtelijke patrouille worden. Routinewerk, voor zover oorlogsacties ooit routine worden. Omstreeks 21.00 uur stegen er 13 Mosquito's op. Ze zouden patrouilleren in het gebied Zwolle-Osnabrück. Omstreeks 21.30 uur hoorden de bewoners van de Toldijk, ten noorden van Hoogeveen, een vliegtuig naderen. Het zware gebrom van de vliegtuigmotoren ging plotseling over in een door merg en been gaand schurend geluid, dat eindigde met een knal. Buiten gekomen zagen ze een brandend wrak in het weiland liggen. Aan de hand van wat er op dat moment te zien en te horen was, is het volgende beeld van de crash te krijgen. Het vliegtuig kwam aanvliegen vanuit zuidoostelijke richting en vloog het laatste stuk van zijn vlucht boven de gemeente Hoogeveen. Of het toestel aanvankelijk de Hoogeveense Vaart gevolgd heeft of via het Hollandsche Veld en het Krakeel over Noord vloog, is een open vraag. Net ten westen van de spoorlijn en ten noorden van de Toldijk lag een stuk vleugel in het weiland met een lengte van enkele meters. Direct daarna verloor het toestel hoogte. Het raakte de toppen van de bomen aan de Toldijk toen het daar overheen vloog, met het gevolg dat de brandstoftanks openscheurden en de bomen brandden als fakkels. Uit het dagboek van Wiert Veldman: "31 maart 1945. Bij Wams komt een Engelse jager neer, twee doden, de jager zou tegen een boom gekomen zijn."

Is er een verklaring voor de crash te vinden? In die omgeving stond geen luchtafweergeschut. George Drew, één van de oud-navigators van het 418de squadron, vertelde in 1990 dat zelfs op lage hoogte met gemak een afstand van 20 mijl in 5 minuten afgelegd kon worden. De Mosquito was een zeer snel toestel. Gezien de hoge snelheid zou het toestel in theorie ook elders door afweergeschut geraakt kunnen zijn. Stel dat dit zo geweest was, zou een ervaren vlieger als George Graham nooit met een zwaar beschadigd toestel op lage hoogte door gevlogen zijn. Van een zware beschadiging zou sprake geweest moeten zijn als om die reden de vleugel afgebroken was. Al met al is afweergeschut als oorzaak van de crash vrijwel zeker uit te sluiten. George Drew sluit het uit dat de opgewekte krachten tijdens een plotse wending de oorzaak van de vleugelbreuk geweest zouden kunnen zijn. De G-krachten zouden alleen dan een rol gespeeld kunnen hebben als er sprake was geweest van te snel en te plotseling klimmen na een snelle duikvlucht. Dit zou het geval geweest kunnen zijn als er een aanval uitgevoerd was. Van een crash tijdens een aanval was hier echter geen sprake. Volgens George Drew waren er veel ongelukken ten gevolge van het laagvliegen. Veel toestellen keerden terug met de sporen van bommen, telegraafpalen of -draden, of zelfs schoorstenen, op romp en vleugels. Hij en zijn piloot verloren een vleugeltip bij een aanval op een Duits transport. Sommige toestellen raakten zo beschadigd dat de terugkeer een waar kunststuk was. In het licht van dit verhaal is de crash van de Mosquito bij de Toldijk zeer waarschijnlijk toe te schrijven aan het afbreken van een vleugel, nadat iets geraakt was. Hierdoor verloor het toestel hoogte, wat zeer gevaarlijk was, want ze vlogen al zo laag. Het raken van de boomtoppen en het vlak op de grond neerkomen van het toestel ging daarna zo snel, dat de dood in een flits toesloeg.

Op de plaats waar de Mosquito de grond geraakt heeft, is het toestel finaal uit elkaar geslagen. De wrakstukken en munitie lagen verspreid over een ± 200 meter breed terrein ten zuiden van de Toldijk. De motoren lagen net voor wat we nu kennen als de middenveldweg. Twee onontpofte bommen gaven aan dat het toestel nog geen aanval uitgevoerd had. Eén van de bommen lag vlak voor het huis van Klaas Hummel. Pas na de oorlog zou de bom door de Explosieven Opruimingsdienst verwijderd worden. Er stond een hekje rond de bom. Ondanks het hekje zat er op een gegeven moment een jongetje bovenop, die zijn vriendje wilde laten zien dat hij nergens bang voor was. De andere bom werd pas een jaar later gevonden. Hij lag in een sloot. Aanvankelijk dacht men dat het een melkbus was. De bij het spoor neergekomen vleugel was nog voldoende intact om dienst te kunnen doen als deur voor een kippenren. De vleugel was van hout, net als de rest van de romp van het toestel. De Duitsers waren al vrij snel bij het wrak. Men wachtte tot de wrakstukken uitgebrand waren. De bevolking vertelde later dat er twee negers in het vliegtuig gezeten hadden. Dit verhaal zal in de wereld gekomen zijn doordat men tussen de wrakstukken twee zwarte, verkoolden lijken vond. Nadat alles onderzocht was, werden Richard Styles en George Graham ter aarde besteld op de zuidkant van de Toldijk, in het weiland naast de weg. Op de graven stonden houten kruizen.

10 en 11 april 1945 werd Hoogeveen bevrijd. De eerste tijd bleven de graven aan de Toldijk onaangeroerd. 21 Juni 1946 werden ze geopend en werden de stoffelijke resten overgebracht naar Hollandscheveld. Dit omdat deze begraafplaats was aange-

wezen als regionale verzamelplaats van gesneuvelde van het Gemeenebest. Een verslag van het overbrengen is opgenomen in een proces-verbaal van twee leden van de marechaussee van de groep Hoogeveen:

“Op Vrijdag, den één en twintigsten Juni, 1900 zes en veertig, omstreeks 9.00 uur, hebben wij, Albert KOOY, marechaussee-opsporingsambtenaar en Johannes DUINKERKEN, hulpambtenaar bij de rijkspolitie, beiden behorende tot opgemelde Groep, in opdracht van onzen Groepscommandant, toezicht gehouden bij het opgraven en herbegraven van twee lijken (geallieerde oorlogsvliegers) genaamd: GRAHAM, Luitenant Piloot, NO: J4563 en F/O STYLES R.T. NAY - NO: 165308. Genoemde personen waren op 31 Maart 1945 bij een vliegtuigongeluk in de gemeente Ruinen, aan de Pesserstraatweg, nabij Café WAMS, om het leven gekomen en aldaar begraven. Op last van de ROYAL AIR FORCE (R.A.F.) gezeteld te 's-Gravenhage, moesten deze lijken op vrijdag, 21 Juni 1946, te 9.00 uur worden opgegraven, ten-einde op de Algemene Begraafplaats te Hollandscheveld, gemeente Hoogeveen, wederom ter aarde te worden besteld. Door drie gemeentewerklieden van de gemeente Hoogeveen, werd de opgraving verricht. Als uur van vertrek was bepaald 11.30 uur. Daar volgens afspraak op genoemd tijdstip geen enkele Officier van de R.A.F. aanwezig was, zijn bovengenoemde personen (R.A.F.vliegers) te 13.00 uur per vrachtauto van gemeente Hoogeveen naar Hollandscheveld vervoerd. Bij het ter aarde bestellen waren aanwezig: Ir. van der BERG, Directeur gemeente werken Hoogeveen, J. DEKKER, Hoofdopzichter gemeente werken en B.H. KOOMANS, Ambtenaar van den Burgelijken Stand te Hoogeveen.”

Al met al bleef een begrafenisplechtigheid achterwege. Alles gebeurde in alle soberheid. 12 mei 1963 werden de graven betrokken bij de toen gehouden herdenkingsplechtigheid. Er werd een krans op de graven gelegd, zoals dat ook gebeurde op de graven van de Lancaster-bemanning. In 1990 kwam er voor het eerst familiebezoek. Een broer van Richard Styles kwam naar Nederland. Het werd een emotionele kennismaking met de plaats waar Richard en George hun laatste rustplaats gevonden hebben. De echtgenote van George Graham was diep onder de indruk van het bericht dat hij dood was. Ze is nooit weer getrouwd. De opvoeding van de kinderen leek lang haar enige levensdoel. Er werd na de oorlog vanuit Nederland en Engeland getracht contact te krijgen met de nabestaanden in Canada. Ze kon de moed niet opbrengen te reageren, zodat op Georges grafsteen verder niets over hem vermeld kon worden. In 1991 werd in Belleville in een plaatselijke krant een oproep geplaatst, met de vraag of iemand nog iets wist van George Graham. Er kwamen drie brieven, waaronder van zijn weduwe. De familie hoorde voor het eerst over de omstandigheden rond zijn dood, terwijl ze zelf meehielpen bij de beeldvorming rond de piloot. Hij en Dick waren tot dan toe niet meer geweest dan namen op een grafsteen. Het was mijn oproep en de brieven kwamen bij mij thuis. Via de brieven kon ik het levensverhaal van George Graham doorgeven aan de mensen die de graven hadden verzorgd en jaarlijks herdenkingen gingen houden.

Hoewel de Mosquito grotendeels van hout was gebouwd, waren er natuurlijk altijd wel metalen onderdelen aan te vinden. Bij de crash van de Mosquito aan de Toldijk sloeg het toestel uit elkaar en kwamen wrakstukken verspreid te liggen over een flink

stuk grond. Vrijwel de hele Mosquito werd in 1945 verwijderd. Dit gebeurde enkele dagen na de crash. Aanvankelijk werd gedacht dat alles verwijderd was, maar in 1997 werd duidelijk dat dit niet zo is geweest. Bij het bouwrijp maken van het nieuwe industrieterrein aan de Toldijk werd een sloot gegraven. Een dragline van de gemeente Hoogeveen haalde in één hap flink wat vliegtuigresten naar boven, terwijl er tijdens verder graven helemaal niets meer werd gevonden. De gevonden metalen onderdelen bleken afkomstig te zijn van ver uit elkaar liggende delen van het vliegtuig, die normaal na een crash op minstens tientallen meters uit elkaar zouden komen te liggen. Zo bevond zich in de grond zowel een landingslicht, afkomstig uit het midden van de vleugel, als een stuk van het voetstuur uit de cockpit. Verder waren het vooral onherkenbare stukken verwrongen metaal, die naar boven waren gekomen. Waarschijnlijk zijn deze stukken metaal gevonden tijdens het ploegen van dit stuk grond, niet lang na de oorlog. De boer die het land in gebruik had, moet alle troep bij elkaar hebben gezocht, en in één gat hebben gedrukt. Er kunnen ook houtresten tussen hebben gezeten, maar deze zijn dan in de loop der jaren helemaal vergaan. Ook na het verwijderen van brokstukken kwamen er zo nu en dan wel eens herinneringen aan de crash boven de grond, zo wisten souvenirjagers te vertellen. De stukken die in 1997 bij elkaar werden gevonden werden bestudeerd door luchtvaartjournalist Gerrit Boxem. Hij bracht ze onder de aandacht in de Hoogeveensche Courant van 3 december 1997 en wijdde er 5 december een uitgebreider artikel aan. De resten waar nog enige historische waarde aan gehecht kon worden, werden bewaard voor een op te richten luchtvaartmuseum.



Op de grafsteen in Belleville, Canada, van George Grahams weduwe lezen we: Flight Lieutenant George Ketchen Graham Juni 2 1916, killed in action April 1 1945. His wife Helen Elizabeth Chant May 20, 1915 – June 16, 2001.

George rust in Hollandscheveld en is door de steen in Belleville in herinnering gehouden door zijn familie. Daar gaat men nog steeds uit van de dag dat hij definitief niet was teruggekeerd. Dat was op 1 april 1945. We herinneren hem door deze tekst vooral door wie hij voor ons was: één van de twee vliegeniers van de Mosquito van de Toldijk.