

18.  
**Woubrugge**  
**21 juli 1944**

# **DE HAVILLAND MOSQUITO**

## **FB mk VI**

## **PZ 174**

---

### **Berging mei 1999**

Start : 21 juli 1944 om 22.45 uur (DBST)  
Neergestort : 21 juli 1944 om 23.55 uur  
Vliegtuig : De Havilland Mosquito  
Type : FB mk VI  
Registration : PZ 174  
Luchtvaartafdeling : RAF no. 23 (100 Group)  
Code : YP-P  
Basis : Little Snoring/Norfolk/UK  
Neergestort : Woubrugge, prov. Zuid-Holland  
Oorzaak : Niet vastgesteld. Mogelijk een Duitse nachtjager of afweergeschut.

---

Bemanning : 2, gesneuveld  
Namen : Pilot F/Lt Francis Leonard Grimwood (RAF VR. 130333)  
Navigator/W.Op. Frederick Bernhard Woodman (RAF VR. 175570)  
Begraafplaats : F.L. Grimwood/ Oorlogsbegraafplaats Bergen op Zoom, graf 18.B.12  
F.B. Woodman/Algemene begraafplaats Woubrugge, graf 1.B.4.

---

Doel : Vliegveld Florennes, België  
Onderscheppingstaken, ondersteuning bommenwerpers

### **De Mosquito**

De De Havilland Aircraft Co kwam in oktober 1939 met het plan een hoog en snel vliegende, onbewapende bommenwerper voor dagaanvallen te bouwen. Hierbij werd het idee uitgevoerd het toestel met een volledig houten constructie te bouwen, omdat, zoals ze bij De Havilland dachten, het hierdoor niet noodzakelijk was het belangrijke aluminium te gebruiken, dat voor de vliegtuigbouw onmisbaar was geworden. Zodoende zou het ontwerp geen belasting voor de overige vliegtuigproductie zijn. Het Ministerie van Defensie toonde echter geen belangstelling. Tegen het einde van 1939 kwam er steun van de Air Council, Research, Development en Production. Het toestel werd gekwalificeerd als een lichte bommenwerper, in staat om 500 kg. bommen te vervoeren, over een afstand van 2200 km. De vastberadenheid van De Havilland om dit ontwerp te laten slagen,

zorgde er voor dat in minder dan elf maanden het prototype van de Mosquito het luchtruim koos. Gedurende de oorlog kreeg het vliegtuig de welverdiende naam; Het Houten Wonder.

Het 23<sup>e</sup> squadron ontving in mei 1944 enkele nieuwe verbeterde Mosquito's, de FB (Fighter-Bomberversie) mk. VI. Dit type Mosquito was de basis van vele versies. Met recht werd de Mosquito het eerste all-round gevechtsvliegtuig genoemd. Het toestel was 12,41 meter lang, had een spanwijdte van 16,50 meter en was voorzien van twee Rolls Royce Merlin 25 motoren van elk 1610 pk, het had een topsnelheid van 608 km/u. en een vliegbereik van 2985 km. Het was in staat een grote verscheidenheid aan bewapening zoals o.a. machinegeweren, kanonnen, bommen of raketten en/of opsporings- en onderscheppingsradar mee te nemen. Het vliegtuig was geschikt als verkenners, bommenwerper, dag- en nachtjager en was voor vele andere doeleinden inzetbaar. Een 'original multi-role aircraft' noemden de Engelsen de Mosquito. Van de FB.VI. zijn 2584 exemplaren gebouwd, meer dan enig andere versie van de Mosquito.

### **De missie**

Het RAF no. 23 Squadron keerde in de periode van 8 mei 1944 tot en 1 juni 1944 terug in Engeland van hun stationering op Malta en bases rond de Middellandse Zee en kreeg samen met het no. 515 Squadron, het vliegveld Little Snoring in Norfolk als hun basis toegewezen. Het squadron vloog met een tweezits De Havilland Mosquito type F II, één van de eerste versies die zijn gebouwd. Het Squadron werd onderdeel van RAF 100 Group voor Bomber Support Duties.

De De Havillandfabriek in Hatfield leverde op 24 mei 1944, onder leveringscontract nr. 555, een Mosquito FB.VI. met RAF registratienummer PZ 174 aan het no. 23 squadron. De PZ-174 kreeg bij het 23 Squadron de individuele code P for Peter. De YP-P werd ingezet als night-intruder. De vliegtuigen kregen de opdracht in de omgeving van een bepaald doel te patrouilleren, eventuele Duitse nachtjagers aan te vallen en het vliegveld te bestoken. De YP-P was voorzien van vier machinegeweren van 7.9 mm. in de neus van het toestel en vier stuks 20 mm. Hispano kanonnen in de romp. Daarnaast kon, afhankelijk van de missie, aan een speciaal ophangpunt, een 250 pounds GP (brisant) bom aan beide vleugels worden meegenomen of extra brandstoftanks. Ook kon men in het kleine laadruim achter de 20mm kanonnen eventueel ook twee bommen meenemen.

Na een korte trainingsperiode kwamen de FB.VI's in de nacht van 5 op 6 juli 1944 voor het eerst in actie. Wing-commander A.M. 'Sticky' Murphy met navigator Jock Reid beet samen met drie andere Mosquito's de spits af.

RAF Bomber Command voerde in de nacht van 21 op 22 juli 1944 slechts relatief beperkte en kleinschalige acties uit. Er vertrokken 33 Mosquito's voor bombardementen op Berlijn, 20 Mossies (een koosnaampje voor de Mosquito) vlogen zgn. R.C.M. (Radio Counter Measures) vluchten, het op elektronische weg frustreren van de Duitse radar- en radio-installaties, tevens om gegevens te verzamelen over de actie en tegenmaatregelen. 18 Mosquito nachtjagers gingen op patrouille om de Duitsers in de lucht of op de grond op te zoeken en te vernietigen. Die nacht waren er ook nog 6 Halifax en 6 Lancaster bommenwerpers op pad om in het gebied rond de Wadden-eilanden en het Kattegat mijnen te leggen. Ter ondersteuning waren er ook 14 Short Stirlings en vier B-17's in de lucht.

Van de achttien Mosquito's, waarvan acht van het 23 Squadron, deden drie toestellen aanvallen op vliegvelden bij o.a. Sint Truiden, Twenthe en Schiphol. De vierde deed ten oosten van Axel een aanval op een trein.

Op 21 juli 1944 om 14.15 uur 's middags vlogen piloot F.Lt. Francis Leonard Grimwood en navigator/radio-operator P/O. Frederick Bernard Woodman hun testvlucht ( N.F.T.- Night Flight Test). De apparatuur bleek in orde, ze waren klaar voor de opdracht van die nacht; een Laagvlieg-Intruder-missie naar het vliegveld van

Florennes in België. Het grondpersoneel op Little Snoring ontfermde zich over de Mossie en bracht de munitie aan boord voor de bewapening. De YP-P was gevechtsklaar.

Na een korte rustpauze en de briefing werden de vliegers naar de gereedstaande vliegtuigen gebracht. Pilot Grimwood en navigator Woodman zouden gaan patrouilleren rond het vliegveld van Florennes in België. Tegen half twaalf 's avonds kreeg men het startsein; één voor één vertrokken de Mosquito's met hun opdracht. Om de twee minuten verdween een toestel in de nacht. Om 22.45 uur was de PZ 174 klaar voor vertrek, F.Lt. Grimwood trok de gashendels van de Merlin motoren open, het toestel sidderde even onder de geweldige kracht en rolde de startbaan over, het staartwiel kwam los en het vliegtuig lag met zijn zware last horizontaal. Even later trok Grimwood de stuurkolom naar zich toe en begon de Mosquito YP-P langzaam te klimmen, navigator Woodman bekeek de coördinaten; koers in zuid-oostelijke richting, over de Noordzee naar de Belgische kustlijn en vandaar naar het oosten, naar Florennes, het vliegveld waar de Duitse Lufwaffe de nachtjagers van het I/NJG4 met Junkers 88 G-1's hadden gestationeerd. Is de YP-P misschien ten onder gegaan aan de kanonnen van een toestel, dat behoorde tot dit NachtJagdgeschwader?

### **De crash**

Het noodlot trof de Mosquito in Woubrugge. Komend uit oostelijke richting stortte het vliegtuig om 23.55 uur brandend neer in de Oudendijkse polder, de twee bemanningsleden kwamen hierbij om het leven. Het eerste onderzoek van CRASH maakte nog niet duidelijk hoe en waarom de Mosquito's uiteindelijk ruim 200 km. ten noorden van hun patrouillegebied zijn neergestort. De bemanningen hadden een grote mate van vrij handelen, doch ontweken zoveel mogelijk de gevaarlijke gebieden, waar bijvoorbeeld veel Duitse Flak stond opgesteld. Grote steden zoals Rotterdam waren echte 'stekelvarkens'. Het afweervuur van de Duitse stellingen kon in die regionen beter worden vermeden, omdat het laagvliegen op zich al gevaarlijk genoeg was. De veronderstelling is dat het vliegtuig werd onderschept door een Duitse nachtjager, achternagejaagd en mogelijk ernstig getroffen. De kans bestaat ook dat de Mosquito door luchtafweer was geraakt en in de problemen kwam. In de gegevens is slechts een eenvoudige melding van 1 Mosquito van het RAF no. 23 Intrudersquadron, die niet terugkeerde die nacht. Grimwood en Woodman waren de eerste bemanningsleden die sneuvelden nadat hun squadron was teruggekeerd naar het Verenigd Koninkrijk in mei 1944.

### **Getuigenverklaringen**

21 juli 1944; 23.50 uur, de heer G. Verkade, was 12 jaar. Hij woonde toen aan de Kerkweg (vanaf de brug gezien aan de linkerkant) en vertelde het volgende; "Die avond hoorden wij een enorm kabaal en zagen een vuurbal, het was rustig zomerweer, en de omgeving was verlicht van het brandende vliegtuig. Mijn moeder was bang en zei; "Nu, is het gebeurd met ons', want wij wisten eerst niet wat er aan de hand was. Kort daarna hoorden wij de explosie, het land was bezaaid met kleine brandende vliegtuigstukken. Wij wilden buiten gaan kijken, maar mijn moeder hield ons binnen. De Duitsers die in de omgeving zaten, zetten de omgeving onmiddellijk af, ook zij wisten eerst niet wat voor vliegtuig het was. Wij mochten er de eerste dag niet bij, maar na schooltijd gingen wij de tweede dag kijken. Wij vonden allemaal kleine brokstukken, hout met aluminium enz. Het gat was enorm, ongeveer 7 à 8 meter in doorsnee en onderin stond een laag met vies, zwart naar olie en benzine stinkend water. Het vliegtuig was helemaal in de grond verdwenen. Ik heb geen

motoren, propellers of wielen gezien. Enkele dagen daarna zijn de stoffelijke resten door Van Beek weggehaald en in zijn tuin begraven”.

De heer Verkade vertelde ook dat hij niets weet van graafwerkzaamheden na de oorlog door de Engelsen in 1946 (Zie verderop in dit verhaal). “Wij konden vanuit het huiskamerraam zo op de plaats kijken. Als Grimwood onder het wrak vandaan is gehaald hadden wij het gezien. Maar zij zouden dan een gat van 2 meter diep moeten graven, met een graafmachine en waar zijn de gevonden vliegtuigrestanten dan gebleven. Nee, het lijkt mij onwaarschijnlijk dat de Engelsen er zijn geweest en hebben gegraven.’

Mevr. Den Hertog-v.d. Horst, woonde destijds in het eerste huis aan de Kerkweg, gezien vanaf Leimuiden. “Het was laat toen het gebeurde. Wij lagen al op bed. Wij wisten niet wat het was maar toen het vliegtuig neerstortte kraakte en schudde ons huis aan alle kanten. Mijn moeder haalde iedereen uit bed, wij keken naar de plaats waar het was neergekomen, net achter de tankval. De Duitsers hadden aan ons huis ook een wachtpost vastgebouwd, betonnen palen e.d. en door de tuin waren loopgraven gemaakt. De volgende nacht had mijn moeder een bed in de kamer gezet en daar moesten wij met zijn vieren dwars in gaan liggen slapen. Ik was toen 16 jaar en kan me nog herinneren dat de Duitsers er snel bij waren en er een wachtpost op de plaats zetten. In de tuinen van de dichtbijstaande huizen (100 tot 150 meter) werden delen van benzineleidingen gevonden en stukken hout. Het was een mooie, heldere zomeravond. Ik kan mij voor de rest niet veel meer herinneren, wel weet ik dat ik op de crashlocatie een soldatenschoen heb gezien, dat vergeet ik nooit meer”.

‘In het deel van de polder aan de overzijde van de Oudendijkse weg, dat onder water was gezet (mijn vader heeft nog geholpen een dijkje te graven anders ging alles onder water), hadden de Duitsers ook nog een wachtpost/uitkijkpost gemaakt.

Op zaterdag 18 September 1999 had CRASH een gesprek met mevr. Van de Beek-Schijf in het bijzijn van haar zoon J.C. (Jan) van de Beek. Op 21 juli 1944 was hij 7 jaar.

Mevrouw Van de Beek vertelde: “In deze periode kwamen er veel V-1's over, die in de buurt van Valkenburg/Leidschendam werden afgeschoten. Ze kwamen dan zo laag over, dat wij in elkaar gedoken zaten van de angst. Deze zijn ook nog neergekomen bij Ter Aar en Nieuwkoop. In ons huis aan de Kerkweg hadden wij boven twee slaapkamers, de kinderen Jan met zijn zusje van drieënehalf jaar sliepen op de ene kamer en mijn man op de andere. Ik sliep beneden op de divan, want wij hadden een zieke baby. Dan was het beter beneden te zijn, want daar hadden wij de kraan en goed licht. Alles moest in die tijd verduisterd zijn en in de kamer beneden was alles goed donker gemaakt. Op de 21<sup>ste</sup> Juli, dat was tegen twaalven, was er opeens een oorverdovend geluid van een doldraaiende motor en het hele huis was hel verlicht. Ik heb nog nooit zoveel licht gezien, je kon in het verste hoekje van het huis wat zien, het geluid kwam volgens mij uit oostelijke richting vanaf de kerk. Het maakte een draai en zag ik het aan de andere kant van het huis. Toen klapte het tegen de muur bij ons, althans dat dacht ik, zo'n vreselijke herrie was het. Wij hadden daar een zijraam, maar ik durfde daar niet doorheen te kijken. Maar het kon natuurlijk niet dat hij tegen de muur was gekomen, want dan zou ons huis in elkaar gestort zijn.

We hadden een bijkeuken met daarin een deur met glas, toen ben ik daardoor naar buiten gegaan om te kijken en zag ik het in het land liggen, dat was vlak bij ons op het stuk land en de tankval aan de Kerkweg. Ik woonde in het laatste huisje en kon zo op het land kijken, dat was toen nog niet bebouwd. Wij waren allemaal verschrikkelijk bang natuurlijk. Mijn man en zoon gingen naar boven en keken uit het

openslaande slaapkamerraam zo op de plek. Van slaap is toen niet veel meer gekomen.

De volgende morgen kwamen de Duitsers, die zaten vlakbij de tankval aan de Kerkweg aan de kant van het kerkhof, maar die bleven op afstand want ze wisten ook niet wat er in zat. Daarna kwam er een auto met bovenop twee lijkkisten, die is er naar toe gereden maar ging daarna weer terug, want men had toen gezien dat het een Engels vliegtuig was. Die avond kwam mijn man thuis en hij vroeg me hoe het er mee was. Ik zei hem: "Ze zijn er geweest maar ze hebben niets meegenomen. Er staat een soldaat op het land maar die laat iedereen maar lopen". Wij zijn de andere dag (23 Juli) ook gaan kijken, tenminste ik en mijn zuster, mijn man niet want die was gaan werken. Hij werkte in Aalsmeer als inkoper op de bloemenveiling bij de firma Hansen. 's Avonds vertelde ik mijn man dat ze er nog steeds niets aan hadden gedaan. Toen op de 26<sup>ste</sup> juli zei mijn man: 'Verdomme, dat mag niet, ik ga naar die Mof, want volgens de krijgswet moet vriend of vijand die gesneuveld is begraven worden en dat hebben ze niet gedaan'. Ik zei nog tegen mijn man: 'Niet doen, want dan denken ze dat je voor de Engelsen bent en dan grijpen ze jou straks ook'. Maar hij stak zo het hek over bij ons en ging er heen. Ik heb doodsangsten uitgestaan. Hij stond een poosje met die Duitser te praten en toen kwam hij terug en zei: 'Nou, ik mag hem straks ophalen'. Hij zei tegen mij dat ik mee moest gaan want ik wist waar alles lag.

Wij hebben een grote aardappelenkist en een kolenschop gepakt en toen zijn wij het hele land afgegaan. Wij mochten dit pas na acht uur doen. Het waren allemaal brokken, het hoofd heb ik niet gezien maar je had aan beide kanten sloten dus daar zal ook wel wat in gevallen zijn. Wellicht ook nog in het vliegtuig, maar op het land waren het allemaal stukken, ribben, een stuk voorvoet met tenen, het was niet om aan te zien. Het was nog een hele vracht. Wij zijn toen naar huis gegaan en daar heeft mijn man de kist dichtgetimmerd. Hij heeft een gat in de tuin gegraven en er een graf van gemaakt met een grasrandje erlangs en witte schelpen met een rood bloeiend heestertje erop. Zo heeft het een tijd gestaan, maar na twee maanden kwam de politie in opdracht van de burgemeester om het te laten weghalen. Mijn man zei, dat zij dat eerder hadden moeten doen. "Laat het nu maar liggen tot na de oorlog, het ligt hier goed". Maar toen is hij op 17 September 1945 uiteindelijk bij ons weggehaald, tot die dag heeft hij bij ons gelegen. Er kwamen twee gemeentewerkers met een handkar en daarop een kist, die was niet gevoerd, een normale kist en daarin hebben ze de aardappelenkist in ons tuin uitgegraven en met kist en al in de lijkkist gezet. De gemeentewerkers merkten op dat de kist nogal behoorlijk zwaar was. Ze hebben hem meegenomen naar het kerkhof en daar zou hij begraven worden. Mevr. Vd. Beek-Schijf weet niet of er na deze tijd nog mensen naar het graf gekeken hebben voor identificatie van de stoffelijke resten. Haar zuster heeft destijds wel een boordje gevonden van een onderpantalon en daar had je vroeger bandjes aan voor een soort bretels tegen het zakken en op dat bandje stond Woodman.

Het stuk land lag direct achter het huis van mevrouw Van de Beek-Schijf, over het hek de dam over. De brokstukken en het lichaam lagen heel erg verspreid. Zij schat dat het minstens 50 meter breed was. 'Er liepen ook nog wat kalveren op het land maar die Mof stond er maar te kijken en liet iedereen lopen'. Jan v.d. Beek vulde aan: "Het was twee grasvelden / twee korenvelden breed achter Bart Hink". Volgens hen beide was het goed weer, die nacht ook, maar er is ook sprake van dat er elders een onweer is geweest en hij misschien is geraakt door de bliksem. Het vliegtuig brandde zo verschrikkelijk, de mensen vroegen zich af of er nog bommen in zouden zitten, maar als het vliegtuig zo neerklacht, dan is het toch niet mogelijk dat er nog wat

in zit. Als er wat in gezeten zou hebben dan is dat ontploft wat de stukken lagen heel erg verspreid.” Aldus het relaas van mevr. Vd.Beek-Schijf.

---

**1996**

### **Onderzoek van CRASH naar de low-level-intruder Mosquito YP-P**

Bovenstaande getuigenverklaringen zijn voortgekomen uit het uitvoerige onderzoek waarmee ging CRASH in 1996 van start ging. Aanvankelijk bleef het onderzoek enigszins steken, omdat er twijfel was over de juiste locatie en of deze al dan niet was verdwenen onder huidige bebouwing. Maar eind 1998, als uitvloeisel van de presentatie met de Fokker D-21 op de Nationale Fokker Tentoonstelling, ontstond er contact met enkele bewoners uit Woubrugge. De interesse voor de Mosquito nachtjager/intruder en ons werk bleek genoeg reden om de handen ineen te slaan. Tijdens een bezoek aan het museum lieten de heren Henk Korenrump en Peter de Lange weten, ons in het onderzoek te willen ondersteunen. Medio april kwamen er enkele interessante documenten naar boven uit het plaatselijke archief. CRASH schakelde een Engelse contactpersoon in en de zoektocht naar de fatale gebeurtenis ging van start. Het bezoek van een CRASH-delegatie aan Engeland en diverse archieven daar leverden verrassend veel gegevens op.

#### Locatie-onderzoek

Eind april, begin mei 1999 leek het weer zijn eerste zomerse periode aan te kondigen. Na overleg met de landeigenaar M. Kroes werd kort nadat hij het gras had gemaaid, de detector ter hand genomen. Het onderzoeksteam begon woensdagavond 19 mei 1999 aan de tweede meting van dit jaar. Het was zomers, droog land, prima temperatuur en een prachtige locatie om de meting te verrichten. Op aangeven van de donateurs Henk Korenrump en Peter de Lange was na een gesprek met de heer Kroes een locatie vastgesteld. Nadat een beperkt gebied was afgezocht, waren niet meer dan enkele verroeste spijkers enz. gevonden.

Hierna werd een groter gebied onderzocht en dat leverde resultaat op. Een ‘zware’ concentratie metaal werd ontdekt. Inmiddels was het onderzoek in de omgeving niet onopgemerkt gebleven. Bewoners kwamen langzamerhand dichterbij, waarop de locatie werd afgeschermd en men op een veilige afstand achter het rood/witte lint het werk kon gadeslaan. Het in kaart brengen van de crashlocatie verliep voorspoedig, waarna besloten werd, voor definitieve identificatie van het vliegtuig, een proefgaatje te maken. Op ruim een meter werden de eerste wrakdeeltje aangetroffen en de onderdelenummers vertelden genoeg. Het was een Engelse Mosquito. Hierna werd het onderzoek beëindigd, maar kort daarop verschenen plotseling in de lokale en regionale pers de eerste berichten. De aandacht in de regio was gevestigd op de YP-P en de ontwikkelingen hieromtrent. Het archiefonderzoek ging door.

---

Binnen de CRASH-gelederen is het no. 23 Squadron bekend. Het was hier, dat navigator P/O. F.D. Topping (bekend van de bij Nieuwkoop gecrashte Mosquito HX 823/G, UP-K van het 605 (County of Warwick) squadron, op Bradwell Bay, zijn eerste operationele vlucht bijschreef in zijn logboek. Zijn acties, belevenissen en ervaringen vanaf zijn basis op het eiland Malta, boven en rond het Middellandse Zeegebied zijn bij CRASH bekend. Zo kwam CRASH ook in contact met zijn familielid Ken Topping.

---

---

In 1999 zette CRASH het onderzoek in de engelse archieven voort nadat het veldonderzoek ter plaatse in Woubrugge was uitgevoerd. De gemeente Jacobswoude en toenmalig burgemeester W. van Beek waren op de hoogte van het onderzoek. Samen met de UK vertegenwoordiger Ken Topping ging CRASH door het dossier en kwam tot de ontdekking dat de Mosquito twee bommen van 500lbs (227 kg) als lading had.

Hoe was uit te vinden of op het moment van de crash op 21 juli 1944 om 23.55 uur de YP-P de bommen nog aan boord waren of afgeworpen? De speurtocht bracht CRASH in contact met enkele piloten van het no. 23 Squadron die op die avond ook vlogen maar naar andere doelen, maar tevens op hun eerdere vluchten ook vlogen naar Florennes in België.

De archieven en gesprekken brachten enkele opmerkelijke feiten naar boven, die komend uit de monden van Mosquitopiloten, als zeer betrouwbaar konden worden beschouwd. Ook een gesprek met een voormalig navigator van piloot Grimwood, ten tijde van de operatie in Malta leverde meer informatie.

Dat de Mosquito YP-P niet bij het doel is geweest is zeer waarschijnlijk toe te schrijven aan de weersituatie. Een Mossie vliegend in de omgeving van Eindhoven merkte op dat er zware onweersactiviteit en zeer dicht wolkendek in het zuiden was. Een piloot die op dat moment richting Duitsland vloog naar de vliegbasis Vechta, gaf aan dat er ter hoogte van Zwolle goed zicht was. Maar ook hij maakte een notitie van bliksem, ver in het zuiden.

De Mosquito van Grimwood en Woodman, ging daarom waarschijnlijk op zoek naar een ander doel. Maar dat moest wel duidelijk zichtbaar zijn om geen burgerdoelen te bombarderen. En als dit niet zou lukken dan werd volgens de geldende procedure de bommenlading mee terug genomen. De bommen met een veiligheidspin in de ontstekers werden dan als 'passagiers' mee terug genomen. Onder de piloten werd dan de grap gemaakt, dat de missie niet succesvol was, maar dat de 'passagiers' veilig heen en terug werden gebracht. Je kreeg dan het stempel van een 'goed buschauffeur' te zijn.

Het afwerpen op zo maar een doel, of bijvoorbeeld lossen boven de Noordzee, dat overigens door bommenwerpers als noodafworp werd gedaan, was voor de Mosquitobemanning geen optie. Dat betekende namelijk dat men het bommenruim moest openen en dat zou ten koste gaan van het belangrijkste wapen dan de Mosquito: zijn grote snelheid. Ook in een gevecht met een Duitse nachtjager was dit het laatste waar men aan dacht. 'Het was een kwestie van maken dat je wegkwam', zo vertelde men ons.

Een Canadese ex-piloot vertelde ons zeer stellig. 'Als de Mosquito is neergestort dan is zeer wel mogelijk dat de twee, dan wel één bom, zich nog in het wrak bevinden. Mij zou het niet verbazen als ze er allebei nog zitten. Gezien de handelingen die wij normaal gesproken uitvoerden, is zeer aannemelijk.'

Met deze informatie ging CRASH destijds naar de gemeente Jacobswoude.

---

Uit veiligheidsoverwegingen en om geen paniek te zaaien onder de plaatselijke bevolking, werd alleen de gemeente ingelicht. Maar hoe verder CRASH met het onderzoek kwam, des te meer de noodzaak ontstond in contact te treden met de Klu Bergingsdienst en het EOC (Explosieven Opruimings Commando). De situatie ter plaatse vroeg om zeer speciale aandacht. Toen de Mosquito neerstortte, stonden de huizen nog op ruim 250 meter afstand. Nu was de huizenbouw genaderd tot op 20 meter en bevond zich aan de rand van het perceel op ca. 15 meter een grote oppervlakte glastuinbouw. In maart werd een schaduwmeting door het EOC verricht, in opdracht van de gemeente. De pers dook op uit het niets en al gauw stond in de

---

kranten het woord bommen te lezen. Hoewel dit slechts giswerk was, waren zij dicht bij de feiten.

---

### **De feiten die naar voren kwamen uit het onderzoek**

De Mosquito met registratie PZ-174 had naast de bewapening van 4 stuks 20 mm. Hispano kannonnen onder in de romp en 4 stuks 7.9 mm. Browning machinegeweren in de neus, in het kleine bommenruim in de romp net achter de kanonnen, nog twee bommen van 500 lbs. (226 kg. elk) aan boord en onder elke vleugel een extra 50 gallons (200 liter) 'wingtank' gemonteerd.

Piloot F.Lt. F.L. Grimwood en navigator W/O F.B. Woodman volgden een vaste 'veilige' route (Oosterschelde, Brussel, Le Culot naar Florennes), die met behulp van voormalige piloten en navigators van het RAF 23 Squadron weer is bepaald. Aan de hand van de vlieggegevens uit hun logboeken kon een redelijk nauwkeurig vluchtschema vastgesteld worden.

Op 21 Juli 1944 steeg het toestel om 22.45 uur op van Little Snoring. Om 22.48 uur werd op een hoogte tussen 1500 en 2000 feet (450 en 600 meter) koers gezet naar de plaats Southwold aan de Engelse kust. Om 23.00 uur werd een nieuwe koers bepaald richting Nederland, ter hoogte van kustlijn Noord-Beveland in Zeeland. Om de Duitse radar te ontwijken dook de Mosquito naar 150 feet (45 meter) boven de Noordzee en bereikte de Nederlandse kust om 23.29 uur. De 'Intruder' (indringer) vloog dan naar een hoogte van 1500 / 2000 feet om variërend te dalen en stijgen, links en rechts draaiend, om uiteindelijk de gemiddelde vlieghoogte van 3500 feet (1200 meter) te bereiken.

Boven de Zeeuwse eilanden resteerde de Mosquito nog 26 minuten voordat het om ca. 23.55 uur in Woubrugge neerstortte. Aan de hand van het tijdschema is komen vast te staan dat de YP-P niet bij het aangegeven doel, Florennes, is geweest, want de vliegtijd hiervoor duurde nog ca. 25 minuten. Waarom de bemanning is afgeweken van de geplande koers en mogelijk heeft gezocht naar een ander doel, blijft vooralsnog een vraagteken.

Eén veronderstelling is, dat de Mosquito werd onderschept door een Duitse nachtjager. In de achtervolging en het luchtgevecht dat volgde, het manoeuvreren en ontwijken, is het toestel in de omgeving van Woubrugge terechtgekomen. Een beschieting van de aanvaller is de Mosquito wellicht noodlottig geworden. Met zekerheid is dit nog niet vastgesteld, ook een treffer door Duits luchtafweer kan niet worden uitgesloten.

In de gesprekken met getuigen, maar ook met ex-RAF no.23 squadron bemanningsleden, kwam een overeenkomend gegeven naar voren; het weer met veel onweersactiviteit. De Engelse weerdienst berichtte op 21 juli 1944: Rond bases in Engeland was het weer slecht door laag hangende bewolking met lokaal lichte regenval. Zware onweersbuien boven Noord-Frankrijk en West-Duitsland.

Opmerkelijk is dat een Mosquitobemanning, vijf minuten later opgestegen dan Grimwood en Woodman, voor een missie naar de Nederlandse vliegvelden Gilze-Rijen en Eindhoven, nagenoeg dezelfde route als de YP-P naar de kust van Noord-Beveland vloog. In hun logboek maakten ze melding van slecht weer; "grote, dikke cumulus wolken en veel turbulentie; door slecht zicht boven het doel hebben wij de bommen niet kunnen afwerpen en mee terug genomen". Dat de YP-P ten gevolge van slechte weersomstandigheden een andere route heeft gekozen op zoek naar een Target of Opportunity (T/O – Gelegenheidsdoel) is ook een veronderstelling, maar gezien de eerdere verklaringen, redelijk logisch en acceptabel, hoewel logica in dergelijke onderzoeken niet vanzelfsprekend is.



## **De bevindingen van CRASH**

Uit de getuigenverklaringen blijkt, dat een groot deel van het vliegtuig in de grond is verdwenen en een krater sloeg van ca. 7 à 8 meter diameter. In de directe omgeving van ca. 30 meter, zijn vele kleine(re) restanten en delen van het grotendeels houten vliegtuig gevonden. Niemand kan zich echter herinneren of men motoren, propellers, wielen, onderstel of bewapening heeft zien liggen. De aanwezigheid van bommen werd toen ook niet vastgesteld. Tussen de wrakrestanten aan de oppervlakte zijn lichaamsdelen van de bemanning gevonden. Later zijn deze geïdentificeerd afkomstig van de navigator Woodman en thans begraven op de Algemene Begraafplaats in Woubrugge. Of door de Duitse bergingseenheden destijds nog pogingen zijn gedaan om het wrak op te graven is niet bekend. Over het algemeen wordt hier de bezetter verweten niets te hebben gedaan en ook niet ten aanzien van de stoffelijke resten van de bemanning.

Na de oorlog werd de piloot Grimwood opgegeven als vermist. Dit betekende, dat zijn lichaam zich op dat moment nog in het vliegtuigwrak zou moeten bevinden. Op 20 September 1946 meldde zich Capt. Smith (RAF) van de 2nd. Missing Research and Enquiry Unit (2nd MREU) bij de gemeente. Zijn team zou een onderzoek instellen op de crashlocatie. De toenmalige burgemeester ging er vanuit, dat de stoffelijke resten van de piloot ook op de Algemene Begraafplaats, naast zijn navigator, zouden worden begraven. Het duurde echter tot 24 December 1946 toen het Nederlandse Rode Kruis de gemeente berichtte, dat piloot Grimwood op 18 oktober 1946 was begraven op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom.

Het is niet bekend welke werkzaamheden toen ter plaatse door de RAF – 2nd MREU zijn uitgevoerd en wat zij hebben aangetroffen en geborgen. (Zie ook de getuigenverklaringen). Waarom de MREU de gemeente hierover destijds niet heeft ingelicht blijft vooralsnog gissen, alsmede de reden waarom Grimwood in Bergen op Zoom is begraven en niet in Woubrugge. Maar gebleken is dat de rapporten van de RAF 2nd MREU naar alle waarschijnlijk niet meer te achterhalen zijn. Dit betekent dat één mogelijkheid om meer inzicht te krijgen niet kon worden benut.

Over de aanwezigheid van bommen op de locatie was toen nog geen 100% zekerheid. Hoewel CRASH, gezien de verklaringen, van mening was dat er mogelijk één bom was ontploft, bleef dit onbevestigd. Als er twee waren ontploft, dan was de vernietiging zeer zeker groter geweest en had de omgeving beslist veel meer schade opgelopen. De ontploffing die de bewoners hebben waargenomen, kan zeker ook veroorzaakt zijn doordat 60 procent van de brandstof (ruim 1600 liter) nog aan boord was en explodeerde bij de crash.

Naar aanleiding van een 'schaduw'-onderzoek door de EOC (Explosieven Opruimingscommando) op 8 maart 2000 is bij monde van Kapt. H. Spierings (Klu Bergingsdienst) komen vast te staan, dat in 1989 al eerder een onderzoek op de locatie door de Bergingsdienst is uitgevoerd. De voormalige bergingsofficier, de heer J. v.d. Berg heeft toen aan de gemeente een negatief advies uitgebracht; d.w.z. niet noodzakelijk om te bergen, aldus Kapt. Spierings. Deze informatie was niet bij de gemeente bekend.

CRASH, vond het van cruciaal belang, om met name te kunnen vaststellen op basis van welke gegevens dit advies is uitgebracht. De stichting CRASH heeft Kapt. Spierings dan ook met klem verzocht het rapport / advies opgesteld in 1989 ter tafel te brengen. Volgens CRASH ging het om brisantbommen van 500 lbs GP type III of VIII (General Purpose - Algemeen Gebruik) met een korte, ronde staartvin no. 28 Mk. II. De bemanning kon echter op een controlepaneel vanuit de cockpit bepalen in

welke conditie/staat de bommen, het scherp stellen met of zonder vertraging, werden afgeworpen, naar gelang het doel en de hoogte waarop men vloog. Door de bommen op 'veilig' te laten staan, konden zij ook, bij gebrek aan een doel, zonder problemen mee terug genomen worden.

De mogelijke conditie van de bommen, zo deze zich nog op de crashsite zouden bevinden, kon gedeeltelijk worden geanalyseerd naar aanleiding van de verklaringen van ex-RAF Squadron no. 23 bemanningen. De bommen waren uitgerust met twee ontstekingen, zowel in de voor- als achterzijde. De achterste was een back-up mocht de ontsteking in de neus weigeren. Volgens de informatie die CRASH had, was er een ontsteking met een vertraging van 11 seconden, zodat het toestel na het afwerpen, nog genoeg tijd had buiten het gebied van de explosie te komen.

Als de bommen nog niet 'geselecteerd' waren, zou dit betekenen dat de bommen nog niet op scherp stonden. De veiligheidspin was nog niet verwijderd (dit kon vanuit de cockpit gedaan worden) en het scherpstelmechanisme, een propellor op de voorzijde, werd niet geactiveerd. De bommen kunnen zich dan als zgn.

'blindgangers' nog in de grond bevinden en dus op 'safe' (veilig) staan. De bommen werden normaliter aan het einde van een patrouille op het vliegveld geworpen. Was dit om wat voor reden niet mogelijk, dan kon men kiezen voor een gelegenheidsdoel of besluiten de bommen mee terug te nemen naar de basis.

De Mosquito YP-P was na het binnenvliegen van Nederland nog ongeveer 26 minuten in de lucht. De kans dat Grimwood en Woodman een ander doel hebben gevonden en hierop de bommen hebben afgeworpen of dat de bommen nog aan boord waren toen het toestel neerstortte was fifty/fifty (50 procent).

### **De berging in 2008**

Vanaf september tot en met 12 oktober 2008 is de Klu Bergingsdienst bezig geweest met de ruiming. Beide 500Lbs bommen zijn gevonden, waarvan ééntje op 1.50 meter en de ander op 2.50 meter. Ze werden al na enkele dagen aangetroffen. De vermoedens van CRASH werden hiermee bevestigd.

Uit latere berichten kwam naar voren dat de guncamera van de Mosquito was gevonden en de film voor de helft was gebruikt. Dat zou kunnen betekenen dat er beschietingen zijn uitgevoerd op gronddoelen, op treinen of dat er toch een gevecht met een Duitse nachtjager heeft plaatsgevonden. De filmcassette is open en belicht. Hierdoor is een laatste reconstructie van het lot van de Mosquito YP-P helaas definitief onmogelijk geworden.

Een delegatie van CRASH is op woensdag 17 september naar Woubrugge gegaan en bekeek de vondsten met meer dan gewone belangstelling. Na afloop zocht men bergingsofficier Petersen op en maakte kennis met hem. Gesproken werd over het verloop, de wrakrestanten van de Mosquito, de samenwerking en de toekomst.

CRASH is in afwachting van de berichten rond de toewijzing van de wrakdelen.

CRASH heeft al eerder een verzoek ingediend om wrakdelen van de Mosquito voor museum te krijgen zodat het verhaal van Grimwood en Woodman kan worden blijven verteld. Zowel aan de oudere generatie, maar meer nog aan de jeugd.

Uit krantenberichten werd vernomen dat de gemeente Jacobswoude een monument in Woubrugge wil oprichten en hiervoor een propellorblad zal worden gebruikt.