

14.

**Bleskensgraaf  
28 mei 1943**

**MOSQUITO B.IV  
DZ-432**

---

**Berging juni 2004**

Start : 27-05-1943  
Neergestort : 28-05-1943 om 01.54 uur  
Vliegtuig : Mosquito  
Type : B.IV  
Registratie : DZ-432  
Luchtvaartafdeling : Squadron RAF no. 109, 8<sup>e</sup> Group Bomber Command  
Code : HS-N  
Basis : Wyton/UK  
Neergestort : Bleskensgraaf, prov. Zuid-Holland  
Oorzaak : Duitse nachtjager Me 110 van 2/NJG.

---

Bemanning : 2, piloot en navigator.  
Namen : Piloot F/Sgt. C.K. Chrysler (RCAF)  
Navigator P/O R.H. Logan (RCAF)

---

Doel : Essen, PFF/Pathfinderforce/Doelmarkering met lichtfakkels.

---

Oorzaak crash : De Mosquito is neergeschoten door de Duitse nachtjager Me 110 van 2/NJG.1 met piloot Ob. Lt. Heinz Strüning en navigator Ofwb. Willie Bleier. Chrysler is krijgsgevangen genomen, Logan is gesneuveld.

Begraafplaats : P/O Logan ligt begraven op de Algemene begraafplaats Crooswijk in Rotterdam, graf LL/Rij 1/nr.40

Krijgsgevangenkamp: Chrysler is overgebracht naar het gevangenenkamp Stalag Kopernicus, gevangenenummer 28.

Opmerkingen : De Mosquito HS-N was het eerste met OBOE uitgeruste vliegtuig dat verloren is gegaan boven Nederland.

## **Onderzoek**

CRASH begon in januari 2004 met het onderzoek naar deze Mosquito naar aanleiding van een verzoek van donateur Arjen Wemmers. Volgens nog levende ooggetuigen zouden er nog motoren in de grond moeten zitten. De eerste meting leverde niets op. Later dat jaar meldde de heer Wemmers dat hij de propeller had gelokaliseerd. Die bleek na 62 jaar slechts enkele centimeters onder het maaiveld te

liggen. De grondeigenaar vertelde dat de propeller jarenlang uit de grond had gestoken. Omdat de plaatselijke jeugd er niet van af kon blijven, zaagde de vorige landeigenaar een stuk van het propellerblad af.

## **Het verhaal van Mosquito piloot C.K. Chrysler door: Corin Gelderblom, Richard Kist en Lydia Lucke**

---

### **De Missie**

Op 27 mei 1943 tussen 22.30 uur en 24.00 uur vertrok de bemanning van de DZ-432 vanaf vliegbasis Wyton in Engeland voor een zogenaamde Pathfinder missie voor een bombardement op Essen. Het toestel ging voor de hoofdmacht uit voor een grote aanval op Essen met in totaal 518 diverse typen vliegtuigen. De taak van de Mosquito was het doel te markeren. Hiervoor gebruikte het toestel de Oboe installatie die het toestel over het doel leidde waarna bij kruisen van een tweede bundel ook in het donker zeker was dat men boven het doel zat.

De missie werd uitgevoerd door 274 Lancasters, 151 Halifaxes, 81 Wellingtons en 12 Mosquito's. Er gingen 23 toestellen verloren, daar was de Mosquito er een van.

Weersomstandigheden met zware bewolking maakten dat markering van het doel noodzakelijk was. Het bommenpatroon was verspreid als gevolg van 'undershooting' van het doel door veel vliegtuigen. Hierdoor werd Essen slechts in beperkte mate beschadigd in het centrum en noorden van de stad.

Het zou de 13<sup>e</sup> en laatste vlucht zijn van Chrysler en Logan.

Via het luchtgebied boven de Waddenzee vlogen zij op 30.000 voet Duitsland binnen op een Noord-Zuidkoers. Toen alle vier target indicators waren gedropt -dit waren markeringsindicatoren voor de achteropkomende bommenwerpers- zette Chrysler koers naar de thuisbasis in Wyton. Het toestel werd echter boven het doelgebied geraakt door luchtafweergeschut waardoor één motor onklaar raakte. Chrysler zette de propeller vervolgens in vaanstand terwijl hij daalde om zo laag mogelijk terug te vliegen naar Engeland op 1 motor. Tijdens de daling werd het toestel onverwacht vanaf de onderzijde beschoten door een nachtjager, een Messerschmitt Bf110 G Zerstörer die het toestel onderschepte. Deze nachtjager was afkomstig van de vliegbasis Deelen en werd gevlogen door Hauptmann Heinz Strüning, (2<sup>e</sup> Gruppe Nachtgeschwader 1). Chrysler maakte ontwijkende manoeuvres om te ontsnappen maar mede door de defecte motor kon hij de nachtjager niet afschudden. Door de aanval vloog de brandstoftank in brand, waardoor in korte tijd een groot gedeelte van het toestel in brand stond. Het toestel raakte daardoor in een vrille (spiraalvlucht). Chrysler gaf Logan de opdracht het toestel te verlaten. Chrysler zag dat Logan zich naar voren boog om zijn parachute om te gespen. Op dat moment explodeerde het toestel waardoor Chrysler met stoel en al uit het vliegtuig werd geslingerd. Hierbij liep Chrysler verwondingen op in het gezicht doordat zijn zuurstofmasker van zijn gezicht werd gerukt. Ook liep hij een pijnlijke heup op door de brokstukken van het vliegtuig. (Als bijzonderheid kan worden gemeld dat hij daarbij een van zijn vliegerlaarzen verloor die later werd teruggevonden en na de oorlog jarenlang bewaard is gebleven. Helaas was de laars onvindbaar tijdens het bezoek van Chrysler aan Nederland in mei 2005.)

De Mosquito stortte op 28 mei 1943 om 01.54 uur neer, ca. 10 km ten noordoosten van Dordrecht bij Bleskensgraaf en Hofwegen (Zuid-Holland).

Nadat Chrysler zich had losgemaakt van de stoel en aan zijn parachute in de stikdonkere nacht afdaalde, voelde hij dat hij bloed in zijn ogen had. Nadat hij met een van zijn handen het bloed van zijn gezicht had geveegd, testte hij met zijn handen zijn gezichtsvermogen, met als referentiepunt het lichtverschil tussen de grond en de horizon. Het bleek dat zijn beide ogen onbeschadigd waren. Hierop

trachtte hij in de duisternis de grond te ontwaren om zo zijn val te kunnen breken bij de landing. Hij was hiertoe echter niet in staat, waardoor de landing als een verrassing kwam en hij zijn enkele verstuipte.

Vervolgens kroop hij door de weilanden, over hekken en door sloten totdat hij bij een schuur aankwam waar een meisje van een jaar of twaalf koeien aan het melken was, Toen ze hem zag rende ze weg maar even later kwam ze terug met een onbekende man. Dat bleek later de zoon van de boer, de heer Tukker maar hij sprak geen Engels. Chrysler liet het Europese geld zien dat hij in zijn overlevingspakket had meegekregen. De man wees op het Nederlandse biljet waardoor Chrysler zeker wist dat hij in Nederland was.

De heer Tukker wenkte Chrysler om mee te gaan naar zijn broer. Hierop werd hij naar de keuken van het woonhuis van de boerderij gebracht. Deze broer sprak wat Engels zodat wat met elkaar gesproken kon worden. Aan Chrysler werd uitgelegd dat de crash van het toestel in het dorp niet onopgemerkt voorbij was gegaan en dat daardoor de kans op verraad groot was.

Er werd een dokter gehaald om de verwonding aan zijn gezicht te behandelen. Toen deze familie hem een fiets aanbood om weg te komen zei Chrysler dat zij dusdanig gewond was dat vluchten geen zin had. Hij wilde niet dat de mensen in de problemen zouden komen door het verbergen van een geallieerde piloot. Hierop werd besloten de plaatselijke veldwachter te ontbieden. Veldwachter A. de Groot kwam en heeft hem meegenomen naar zijn huis. Daar heeft hij in de keuken een kop koffie gekregen. De veldwachter stelde vervolgens ook de Duitse bezettingseenheid in kennis van de aanwezigheid van een geallieerde vlieger. De volgende ochtend werd ook het stoffelijk overschot van navigator Logan gevonden. Gezien de aard van de verwondingen, leek het dat Logan tijdens de explosie zonder parachute uit het vliegtuig was geworpen waardoor hij omkwam. Zijn stoffelijk overschot werd in een kist op een wagen gelegd waarna Chrysler plaats kon nemen op de kist van zijn navigator. Uit pieteit met de gevoelens van Chrysler bood één van de aanwezige Duitsers aan om op die plaats te gaan zitten.

Logan werd begraven op de Algemene Begraafplaats in Rotterdam-Crooswijk (Ref. Plot LL, Rij 1, graf 40).

Chrysler vertelt dat hij naar een vliegveld werd gebracht. Hij wist de naam niet, maar dit moet vliegbasis Waalhaven in Rotterdam geweest zijn. Daar werd hij naar een kantine gebracht waar Duitsers zaten te eten. Een Duitse vrouw die Engels sprak (waarschijnlijk een secretaresse) vroeg hem over Engeland. Hij kreeg daar wat te eten aan een soort kaarttafel, waar aan de ene zijde een buste van Hitler en aan de andere zijde een buste van Göring stond.

Vervolgens werd Chrysler in een truck overgebracht naar het hoofdbureau van politie aan het Haagseveer in Rotterdam. Daar werd hij in de cel gezet, waarin zich nog meer geallieerde piloten bevonden. Omdat er geen toiletten in het hoofdbureau waren, moest hij naar de overzijde van de straat en hij zag dat er bovenin de toiletruimte een opening was. Hoewel er een wacht voor de deur stond, probeerde hij te vluchten. Doch de wacht, die waarschijnlijk iets gehoord had, opende opeens de deur. Daarop werd hij opnieuw naar zijn cel gebracht, waar hij uiteindelijk slechts enkele dagen heeft gezeten. In die tijd konden de verwondingen aan zijn benen herstellen. Hij werd met 21 man per zwaarbewaakte trein vervoerd naar Dulag Luft in Oberursel ten noordwesten van Frankfurt am Main. De afkorting Dulag Luft staat voor Durchgangslager van de Luftwaffe

Chrysler weet niet meer hoe lang zijn verblijf daar geduurd heeft. De Duitsers verkeerden in de veronderstelling dat hij een zgn. "Night Intruder" was, op een missie naar gelegheidsdoelen. Om die reden werd hij, als krijgsgevangene nummer 28

overgebracht naar het zojuist gereedgekomen verzamelpunt voor gevangengenomen geallieerde vliegers, Stalag Luft VI (Stammlager van de Luftwaffe) in Heydekrug, vlakbij de oude Pruisisch-Litouwse grens. Voordat hij het kamp binnengeleid kon worden, werd hij alweer teruggebracht naar Dulag Luft voor verdere ondervraging. De aanleiding was dat in het vliegtuig geen bewapening was aangetroffen, maar wel restanten van het Oboe navigatiesysteem (1). Daarom vroegen ze zich af wat hij eigenlijk van plan was geweest. Over dat Oboe-systeem wilden de Duitsers meer weten en Chrysler denkt dat de speciale aandacht die men voor hem had, gebaseerd was op het feit dat ze hem voor de navigator hielden. Zijn Mosquito was namelijk het eerste vliegtuig uitgerust met het Oboe systeem dat neerstortte boven het door hen bezette grondgebied. Er was een knop aan boord om het systeem te vernietigen, zodat de vijand de werking ervan niet zou kunnen achterhalen.

### **Dulag Luft**

De eerste tijd in dit gevangenenkamp werd hij daarom meerdere malen uit zijn detentie gehaald om ondervraagd te worden in Dulag Luft. Chrysler vertelt dat het transport van het gevangenenkamp naar Dulag Luft best aangenaam was. Toen ze het kamp verlieten, gingen ze eerst naar Koningsberg, waar zij moesten overnachten om de trein te halen terug naar Stalag Luft VI. De vier bewakers zochten voor hem een plaats om te overnachten. De eerste gelegenheid was een krijgsgevangenenkamp waar Fransen zaten. Hij was daar slechts 20 minuten, omdat de bewakers van dat kamp ontdekten wie hij was en niets met hem te maken wilden hebben. Hij zou wel eens kunnen vluchten (noot auteurs: de Fransen waren over het algemeen niet vluchtgevaarlijk, maar geallieerde piloten wel). Daarop werd hij ondergebracht in een Duitse militaire gevangenis in Koningsberg (een stad aan de kust tussen Duitsland en Litouwen, nu een deel van Rusland en bekend als Kaliningrad). Hij verbleef daar slechts één nacht in de kelder waar hij geen rechtstreeks contact mocht hebben met de bewakers, maar ze hadden wel een tolk bij zich die zowel Engels als Duits sprak. Chrysler begreep vrij veel van de Duitse taal en dat hadden de bewakers door. Van de tolk vernam Chrysler dat hij naar Berlijn zou worden teruggebracht.

Op die tocht werd hij begeleid door een korporaal, een sergeant en twee soldaten. De korporaal had een Schmeisser, een machinepistool, de soldaten hadden gewone geweren en de sergeant had een pistool. Ze wilden niet met de lokale trein mee, omdat de rit dan een hele dag zou duren. Dus besloten ze te wachten op een troepentrein die van het Russische front kwam en rechtstreeks naar Berlijn door zou rijden. Deze trein stopte niet in Koningsberg, dus om toch mee te kunnen, moesten ze mee rennen en erop springen. Al de Duitse soldaten in die trein kwamen thuis met verlof, dus die waren in een nogal uitgelaten stemming.

Er werd hen verteld dat Chrysler een Mosquito-piloot was. Steeds als er werd gestopt, kwamen er Duitse huisvrouwen met voedsel, koekjes etc. naar de trein. Chrysler riep dat hij ook graag wat wilde en reikte zover mogelijk uit het raam om wat te pakken te krijgen. Het smaakte hem heerlijk. Hij heeft één nacht in de trein doorgebracht. Eenmaal in Berlijn aangekomen, moesten ze weer een trein zien te vinden van Berlijn naar Frankfurt. Ze bezochten een Duitse barak, om te douchen en zich op te frissen. Hij kon zich eindelijk weer eens scheren. Ze gingen vervolgens in een hoekje van de kantine zitten, waar de Duitsers om hem heen gingen zitten en bier bestelden. Ook Chrysler kreeg een biertje. Terwijl hij dat opdronk zag hij buiten een stuk of vijf vrouwen staan. Hij vertelt nu lachend dat hij toen tegen die Duitsers zei: "Let's go!". Toen kregen de Duitsers woorden met elkaar over wie de mooiste van de vrouwen was, de Oostenrijker (de kleine man met de Schmeisser) vond alleen Weense vrouwen mooi, voornamelijk omdat hij daar zelf vandaan kwam.

Toen het tijd was om de trein naar Frankfurt te nemen, liepen ze naar de metro. Terwijl hij naar beneden ging, was de militaire politie – door de geallieerde krijgsgevangenen "chain dogs" genoemd, vanwege de ketting met een plaat om hun nek – persoonsbewijzen (Ausweiss) aan het controleren. Chrysler had er geen. Hij liep echter gewoon door en probeerde via de menigte te ontsnappen. Op het moment dat hij omkeek, werd hij al op zijn schouder getikt, dus dat ging niet door. Hij liep echter gewoon door, de militaire politieman keek naar hem en kon niet geloven wat hij zag! Zonder pas en met "wings on" en zijn "battle dress jacket" aan. Toen viel ineens het muntje bij hem, maar Chrysler was er al vandoor! Iedereen moest achter hem aanrennen, waarbij mensen achter hem opzij werden geduwd. De Duitse politieman kon hem eindelijk te pakken krijgen, voordat ze hem iets konden vragen vertelden Chrysler's bewakers dat hij bij hen hoorde en dat alles oké was. Ze stapten in de metro en daar vertelde de militaire politie in de trein hem "the black coat up" te doen. Het was donker waar hij was en in het donker kon hij iedereen zijn (de auteurs nemen aan dat dit voor zijn eigen veiligheid werd gezegd, omdat geallieerde vliegers om voor de hand liggende redenen niet zo populair waren bij de Duitse bevolking). Toen noemde hij de agent een "dumb cop" en "pigheaded" waarop deze erg kwaad werd. Hij gaf Chrysler een pak slaag en de agent pakte uiteindelijk zijn pistool. Zijn Duitse bewakers vonden het eigenlijk wel geweldig dat hij dat zomaar tegen een Duitse militaire politieman durfde te zeggen. Op dat moment gaf de man met de Schmeisser het wapen aan Chrysler en die plaatste het op het bagagerek. Aangekomen in het Dulag Luft werd hij weer opgesloten. Eerst werd de verwarming hoger gezet. Chrysler wist al snel hoe hij daar wat aan kon doen, waarna het snel afkoelde. De deur ging open en de bewaker gaf hem een sigaret. Er werd eten gebracht en hij dacht dat het voor hem bestemd was, maar dat bleek niet zo te zijn. De Duitsers probeerden op deze manier nog steeds informatie uit Chrysler te krijgen, maar hij sloeg niet door.

### **Oboe**

Na één van de verhoren zag Chrysler een wereldkaart liggen waarop Noord-Afrika was te zien met de posities van de Duitsers. Hij zei: "Jullie kunnen de kaart beter updaten, want we hebben jullie daar afgelopen week weggeschopt!" Uiteindelijk beseften ze dat Chrysler slechts de piloot was. Ze wilden de navigator verhoren, omdat die degene was die het Oboe-systeem bediende. Chrysler wist wel degelijk hoe het systeem werkte en hij kon het ook bedienen, maar dat wisten de Duitsers niet.

Hoe dan ook, ze stopten hem terug in het kamp bij de andere krijgsgevangenen. De eerste man die hij zag, was de Feldwebel (sergeant-majoor), die hij herkende uit het ondervragingscentrum in Frankfurt. De Feldwebel rende naar Chrysler en riep: "Ah, Herr Chrysler!" en ze schudden elkaar de hand. Ze hadden een prettige tijd samen. Hij was de sergeant-majoor die hoofd van de bewaking van het kamp was. Al de geallieerde gevangenen zagen dat hij bevriend leek met deze Duitser, dus werd hij ondervraagd door een Wing Commander. Hij heeft uitgelegd hoe het zat. Niet veel later werd Chrysler teruggebracht naar Stalag Luft VI, waar hij de eerste keer naar toe was gebracht, maar toen niet eens binnen was geweest, omdat hij direct terug moest naar Dulag Luft. Deze keer ging hij wel naar binnen. Ook daar bleef hij echter niet, want hij werd daarvandaan naar Stalag 357 Kopernikils in Polen overgebracht.

Vervolgens werd hij van Polen naar het westen van Duitsland, ook naar een Stalag 357 (voorheen Stalag XI B), in Oerbke bij Fallingbostal nabij de Lunenburger Heide getransporteerd. Deze beide kampen waren geen Stalag Luft's, maar gewone militaire kampen (mannschaftsstelllager). In maart 1945 lieten de Duitsers de krijgsgevangenen weer naar het oosten van het land marcheren, omdat de

Westelijke geallieerde legers naar het oosten oprukten. Chrysler vertelde dat hij tijdens de tocht in de richting van de rivier de Elbe genoeg had van die onzin en dat hij er in slaagde met enkele anderen te ontvluchten. Dit deed hij samen met twee Zuid-Afrikanen en een Engelsman door 's nachts uit een schuur, waar ze moesten slapen, te kruipen en vervolgens door een cordon van bewakers heen te vluchten. Ze vluchtten naar het westen in de richting van de geallieerde legers, tijdens deze tocht hielden ze zich in leven met kippen die ze op boerderijen roofden. Gelukkig waren er geen honden op de boerderijen. Chrysler was wel gewend aan boerderijen, net zoals een van die Zuid-Afrikanen, maar Bill Johnson, een Engelsman, was nog nooit van zijn leven op een boerderij geweest. Chrysler vertelt: "We hebben echter wel een keer een foutje gemaakt. We hebben deze Engelsman een kippenhok in laten gaan met de opdracht één van de kippen van de grond op te pakken, want als je een kip van de stok pakt, worden alle kippen wakker. Hij moest dus wel zo stil mogelijk te werk gaan, maar hij wilde persé een dikke kip hebben en die kippen zaten allemaal op stok, dus het werd me een lawaai van jewelste."

De tocht richting het westelijke front in Duitsland vond altijd bij nacht plaats en 's morgens moesten ze zich in de bosjes verstoppen. Op een nacht liepen ze langs een weg. Chrysler hoorde Duitse troepen door het bos naast de weg marcheren, dus Chrysler verliet de weg en ging het bos in. Duitsers hadden daar net gepauzeerd en gingen verder door het bos; overal om Chrysler heen waren Duitse soldaten, maar het was zo stikdonker dat ze niet konden herkennen dat hij een ontsnapte krijgsgevangene was. Hij vertelt: "Ik moet nu vooral rustig blijven". Hij keek om zich heen en zocht zijn maten. Gelukkig vonden ze elkaar snel weer en liepen door. Terwijl ze richting front liepen, kwamen ze bij een rivier. Vanaf een landtong konden ze zien dat Duitse troepen zich terugtrokken. Ze kwamen recht op hen af. Daar stonden ze dan, gewoon in het zicht, ze verwachtten nu zeker weer opgepakt te worden. Al die Duitse soldaten liepen over een voetbrug vlakbij de ontsnapte mannen. Ze verspreidden zich snel zodra ze over de brug waren. Dit gebeurde achter Chrysler en zijn maten. Dus ook dat ging weer goed. Het bleef spannend, want toen begonnen de artilleriebeschietingen door de Britten. Tijdens de opmars van de Britse troepen werd het granaatvuur verlegd en vielen de granaten om hen heen.

Om zichzelf te beschermen moesten ze mangaten graven. Op dat ene moment in zijn leven was Chrysler erg blij dat hij maar 1 meter 55 lang was: hij hoefde minder diep te graven dan de andere ontsnapten! Hij groef het gat met een veldketeltje en hij lag al veilig ingegraven, lang voor Phil Cohen die 1 meter 85 lang was. Nadat het artillerievuur gestopt was gingen ze stroomafwaarts naar de brug over de rivier.

Op dat moment verscheen aan de overkant een Britse vlammen-werpende tank en deze schakelde een 88mm antitankkanonstelling uit, die de weg langs de rivier beheerst had. Daarna naderden Britse tanks, via de rivieroever en de weg erlangs, de brug, die zij overstaken. Hoewel het 88mm kanon uitgeschakeld was en dus geen bedreiging meer, was er wel een groot risico op sluipschutters, dus de luiken van de tanks bleven gesloten. Chrysler vertelt dat hij en zijn compagnons als een paar idioten langs de weg stonden te dansen en te springen om aandacht te trekken, pas toen het sluipschuttergevaar voorbij was, stak iemand zijn hoofd buiten zijn tank en vroeg wie ze waren. Ze vertelden hem dat ze ontsnapte krijgsgevangenen waren, waarop ze enkele kleinigheden als sigaretten en dergelijke aangereikt kregen. Ze waren nu echt uit handen van de Duitsers!

(1) Het 109de squadron van de RAF was het eerste squadron dat gebruik maakte van de nieuwe, zeer accurate, blind-bombing target-marking techniek die bekend

werd als Oboe. Het toestel vloog langs een smalband radiosignaal dat gericht was op het doel dat door een grondstation dat ook een signaal uitzond, werd gemarkeerd. De Mosquito dropte flares en markers boven het doel, zodat de bommenwerpers dit konden zien en daar hun bommen konden droppen.

---

De piloot van de Messerschmitt, Heinz Strüning overleed op 24 december 1944. Jaren later bleek dat hij door een Engelse jachtjager boven Werl in Westfalen was neergehaald. Toen hij uit zijn vliegtuig sprong, werd hij door delen van het toestel geraakt hetgeen hem fataal werd. Hij haalde in totaal 56 toestellen neer en ontving daarvoor het Ridderkruis en het Eikenblad – Kreis Soest.

CRASH heeft de verhalen over deze crash opgetekend uit de mond van Fritz Chrysler zelf. Hij bracht in 2005 een bezoek aan Nederland, bezocht de crashlocatie en leden van de familie die hem vlak na de crash hielp. Cameron Kent Chrysler (Fritz) werd op 28 maart 1922 geboren op een boerderij in Saskatchewan. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak gaf hij zich op als vrijwilliger maar hij werd afgewezen omdat hij nog wat moest groeien. Hij ging naar de Universiteit van Saskatchewan voor een opleiding tot ingenieur en 'het drinken van bier'. In 1940 werd hij piloot en diende zijn land bij de Royal Canadian Air Force (RCAF) tot hij in 1943 met zijn Mosquito werd neergeschoten en krijgsgevangen genomen. Hij bleef tot 1971 bij de luchtmacht maar zette zijn carrière als vlieger voort bij de burgerluchtvaart. Hij overleed op 10 september 2006.

Uit Contrails, juni 2007

### **Onthulling monument Mosquito Bleskensgraaf door: Lydia Lucke**

Zaterdag 26 mei 2007 was een bijzondere dag voor Arjan Wemmers uit Bleskensgraaf. Zijn droom om een monument op te richten voor piloot Cameron Kent 'Fritz' Chrysler en zijn navigator Ray Hutchings Logan, die in hun Mosquito crashten in de nacht van 27/28 mei 1943, werd eindelijk bewaarheid. Het monument is gemaakt met de propeller van de De Havilland Mosquito.

Het was een mooie dag waarbij o.a. veel inwoners uit Bleskensgraaf, de burgemeester van Graafstroom, diverse leden van de Bond van Wapenbroeders, de heer Snickers van de Koninklijke Luchtmacht en Lydia Lucke en Arjen Heistek van de Stichting CRASH aanwezig waren.

Bijzondere gasten deze dag waren de heer John Logan en zijn vrouw Tellma. John is een broer van de bij de crash in 1943 omgekomen navigator Ray Hutchings Logan. Karen Chrysler – de dochter van Fritz Chrysler – heeft hen vorig jaar in Canada ontmoet. John en Tellma lazen de krant en zagen daarin de overlijdensadvertentie van Fritz Chrysler in september 2006. Zij herkenden de naam en namen contact op met Karen. Het is mooi dat dit contact is ontstaan, het is echter triest dat Fritz nooit met John heeft kunnen praten over Ray. Onderzoek van CRASH-medewerkers heeft weliswaar geresulteerd in het bezoek aan Nederland van Fritz Chrysler in 2005, maar helaas was John Logan toen niet te traceren. Naar nu blijkt woonden ze hemelsbreed maar enkele kilometers bij elkaar vandaan.

Jan Boele van de Historische Vereniging Binnenwaard en Arjan Wemmers hebben er een goed georganiseerde happening van gemaakt, waar John en Tellma bijzonder welkom werden geheten.

De burgemeester hield een toespraak waarin hij memoreerde dat de band tussen Canada en Nederland zelfs 62 jaar na de bevrijding nog zeer hecht is. Hij stelde het dan ook bijzonder op prijs dat de familie Logan hier aanwezig kon zijn. Door de crash van deze Mosquito zijn de families Chrysler en Logan en Bleskensgraaf met elkaar verbonden geraakt.

Hij stelde verder dat de plaats van dit monument op het erf van de Gijbelandse boerderij uitstekend is gekozen.

"De vormgeving van het monument past bij het karakteristieke karakter van de boerderij. Deze boerderij vertelt over het leven van mensen in vroeger tijd. Dit monument symboliseert een ingrijpende periode in onze geschiedenis. Daarmee worden gebeurtenissen en verhalen met elkaar verbonden. Dit monument dient tot stille overpeinzing, dankbetuiging en moet ieder van ons eraan herinneren dat de stem van de vrijheid nooit meer tot zwijgen mag worden gebracht", aldus burgemeester Dirk van der Borg.

Voordat één minuut stilte na de onthulling in acht werd genomen, werd de Last Post gespeeld en las de burgemeester nog het volgende gedicht voor:

Eén minuut terugdenken  
Herdenken  
Meeleven met de slachtoffers  
Op een plek  
Waar we geen oorlog willen  
kennen

Eén minuut terugdenken  
Bedenken  
Hoe het voor hen was

Eén minuut stilte  
Om te laten zien  
Wat het voor ons betekent  
Dat wij vrijheid kennen

Eén minuut stilte  
Op een plek waar vrijheid is.

Hierna werden de kransen door de burgemeester en de Koninklijke Luchtmacht bij het monument gelegd en volgde een minuut stilte. Daarna werden de volksliederen van Nederland en Canada gespeeld door de fanfare en gezongen door de aanwezigen.

Toen werd het woord gegeven aan Lydia Lucke, die een toespraak hield die Karen Chrysler haar had gestuurd.

De brief

"Aan de inwoners van Bleskensgraaf: Wij, de familie Chrysler, zijn helaas niet in de gelegenheid om deze onthulling persoonlijk bij te wonen. Maar, we zenden deze bloemen uit waardering en erkentelijkheid voor de gebeurtenis van vandaag.

Woorden kunnen de dankbaarheid van onze familie voor de inwoners van Bleskensgraaf, voor het herinneren en eren van deze twee piloten op deze dag en op deze speciale wijze, niet uitdrukken.



CRASH was bepalend in het zoeken naar onze vader en het initiëren van de acties die hebben geleid tot het bezoek van onze vader aan Bleskensgraaf twee jaar geleden in mei 2005.

Het was heel speciale en emotionele tijd voor onze vader, omdat hij terugging in de tijd en zijn voetstappen van 60 jaar geleden nu opnieuw ervoer.

Arjan Wemmers is een heel speciale man en Bleskensgraaf mag zich gelukkig prijzen met zo'n inwoner. Hij heeft ervoor gezorgd dat de laatste dagen van onze vader heel speciaal waren en wij zullen de waardevolle relatie met hem en zijn gezin koesteren. Heel hartelijk dank voor dit monument en voor deze dag. Dankbaarheid vult onze harten voor de inwoners van Bleskensgraaf voor het tonen van hun herinnering aan Ray Hutchings Logan en Cameron Kent Chrysler op deze 26ste mei 2007. Wij zullen hen herinneren!"

Daarna heeft Lydia het bloemstuk dat in opdracht van Karen was vervaardigd bij het monument gelegd.

Tot zover dit verslag van een bijzonder geslaagde onthulling van het monument ter ere van twee bijzondere mannen die hebben gevochten voor onze vrijheid. In dankbare herinnering zullen wij van de Stichting CRASH altijd blijven zoeken naar de verhalen en de mensen achter vliegtuigcrashes in de Tweede Wereldoorlog, omdat wij steeds opnieuw voelen hoe belangrijk het is voor nabestaanden en overlevenden.

## Bezoek “Fritz” Chrysler aan CRASH museum

door: Corin Gelderblom, Richard Kist en Lydia Lucke

Het mooiste aspect van het historisch vliegtuigonderzoek dat CRASH doet, zal voor sommigen de berging zelf zijn, maar vaak krijgt het werk een extra dimensie door het verhaal van de getuigen, het verhaal achter de crash. Heel soms kom je echter in aanraking met degenen die het meest direct betrokken waren: de vliegers zelf. Het is heel emotioneel en een eer om zo iemand na vele tientallen jaren weer in aanraking te brengen met ooggetuigen, delen van zijn eigen vliegtuig of het graf van een van zijn makkers.

Deze eer had CRASH rond het zestigjarige bevrijdingsfeest begin mei van 2005. Een Canadese veteraan kwam na 62 jaar weer terug naar Nederland om een emotionele reis langs locaties en mensen te maken die destijds een rol speelden, nadat zijn vliegtuig was neergeschoten boven ons land. Het werd een week die zowel de veteraan en zijn familie als de medewerkers van CRASH nooit meer zullen vergeten.

### Pathfinder missie

Na ruim anderhalf jaar intensief onderzoek naar een op 28 mei 1943 boven Bleskensgraaf neergeschoten Mosquito B.Mk.IV is daar een propeller van teruggevonden en opgegraven.

Uit dat onderzoek bleek het toestel, dat uitgerust was met het navigatiesysteem Oboe, een zogenaamde Pathfinder missie naar Essen in Duitsland te hebben uitgevoerd. Op de terugweg werd de Mosquito, die een Canadese bemanning had, in de zeer vroege ochtend omstreeks 2 uur neergehaald door een Duitse nachtjager. Bij de crash sneuvelde de navigator Pilot Officer Ray Hutchings Logan. De piloot, Flight Sergeant C.K. “Fritz” Chrysler, raakte gewond en werd krijgsgevangen genomen. Het volledige verhaal van deze twee mannen zal in twee delen in de nog te verschijnen nummers van Contrails worden opgenomen.

Verder is uit onderzoek gebleken dat C.K. Chrysler de oorlog heeft overleefd en na de oorlog is teruggekeerd naar Canada. Teneinde hem op te sporen werd met diverse instanties in Canada contact opgenomen, echter zonder resultaat.

Uiteindelijk adviseerde het Canadian Veterans Legion een advertentie te plaatsen in “Legion Magazin” van juli/augustus 2004. Via Henk Welting, erelid van het Royal Canadian Legion, werd middels een contactpersoon in Canada, Alan Soderstrom, contact gelegd met Fritz Chrysler.

Daarna is er eerst contact geweest met zijn dochter, die op 23 augustus 2004 een eerste e-mail stuurde naar Corin Gelderblom. Na veel contact is afgesproken dat hij naar Nederland zou komen. Dit was voor de eerste keer in 62 jaar dat hij terugkwam. Hij stelde dat hij nooit de behoefte had gehad om terug te komen, tenzij er een speciale gelegenheid was. Dat er delen van zijn toestel waren geborgen, was voor hem een goede reden. Op 30 april 2005 landde hij op Schiphol.

Terug in Nederland

Die week bezochten Fritz en zijn dochters Karen en Judy met medewerkers van CRASH diverse locaties in Nederland die voor Fritz belangrijk waren. Op maandag 2 mei was dat een bezoek aan de crash-locatie in Bleskensgraaf. Allereerst was er de ontmoeting met Arjan Wemmers, die met de zoektocht naar (restanten van) het toestel begonnen is. Zijn buurvrouw, mevrouw Bakker, was er ook. Zij heeft het toestel zien neerkomen en heeft later gezien dat Fritz Chrysler door de Duitsers werd afgevoerd. Het weerzien was bijzonder. Zij heeft destijds het verhaal in haar dagboek opgetekend. Dat werd door de aanwezigen voor Chrysler vertaald. Vervolgens het hoogtepunt van de dag, het bezoek aan de propeller. Deze staat tijdelijk in de schuur bij de boer in wiens land de propeller is gevonden. Het was voor hem een bijzondere ervaring een deel van zijn Mosquito na 62 jaar weer te kunnen aanraken. Hij kon zijn ogen er niet van afhouden. Ook de locatie van de crash, de vindplaats van propeller en de plek waar hij met zijn parachute is geland werden bezocht. Destijds heeft hij als eerste contact gehad met de heer Tukker, die hem heeft meegenomen naar zijn boerderij. Daar zijn de door hem opgelopen verwondingen door een dokter verzorgd. Chrysler herkende onmiddellijk de donkere houten schuur die nog steeds tegenover de boerderij staat. Even verderop in de straat ligt de politiewoning, waar hij een nacht heeft doorgebracht in de keuken in afwachting van gevangenneming door de Duitsers.

### Navigator Ray Logan

Daarna werd een bezoek gebracht aan het graf van Ray Logan, zijn navigator, op de begraafplaats Rotterdam Crooswijk. Het bezoek aan het graf van Ray Logan was erg emotioneel. Zijn dochters hebben op het graf een Canadees vlaggetje geplaatst. In gepaste stilte werd Ray Logan herdacht.

Chrysler is ook in het hoofdbureau van politie aan het Haagseveer in Rotterdam ondergebracht geweest. Dit was dan ook de volgende stop. De omgeving is inmiddels ingrijpend veranderd, maar hij herkende het gebouw nog wel.

Op 5 mei zijn Fritz en zijn dochters wederom opgehaald bij hun gastgezin in Nijverdal. Ditmaal om het CRASH Luchtoorlog- en Verzetsmuseum '40-'45 te bezoeken en getuige te zijn van de War Bird Memorial Flight boven het museum.

Chrysler heeft bij die gelegenheid ook de nieuwe vitrine met daarin de overblijfselen van de Wellington, die in de nacht van 3 op 4 mei 1943 te Wilnis neerstortte, voor het publiek onthuld. Ook dit vliegtuig had destijds een Canadese bemanning. Het werd voor de Chryslers een memorabele dag. Fritz genoot zichtbaar van alle gebeurtenissen en aandacht. Hij vertelde veel over wat hij had meegemaakt in de oorlogsjaren en daarna.

Op een regenachtige zaterdag 7 mei zijn de medewerkers van CRASH die hem steeds hebben begeleid, opnieuw naar Nijverdal vertrokken om de Parade van Keep Them Rolling aldaar bij te wonen. Voor Fritz was een mooie – droge – plaats bij het raadhuis georganiseerd. Hij werd al snel in de harten van de aanwezige militairen gesloten. Tijdens de parade zat hij vooraan en werd hij regelmatig geïnterviewd door een medewerker van de plaatselijke radiozender.

### Opgraving Stirling

Op de laatste dag in Nederland stond een bezoek aan de opgraving van een Short Stirling bommenwerper in Bentelo door de Bergingsdienst van de Luchtmacht op het programma.

Kapitein Spierings heeft ons op de crash site veel verteld en laten zien over deze opgraving.

Chrysler was erg onder de indruk over de werkzaamheden van de Luchtmacht. Hij vond het bijzonder dat er nog zoveel aan gedaan wordt om bemanningen die nog altijd te boek staan als 'Missing in Action' te vinden en alsnog een laatste rustplaats te geven. Op deze dag werd afscheid genomen van Fritz en zijn dochters, Karen en Judy. Het was een eer hen te ontmoeten en deze emotionele ervaringen met hen te mogen delen. Met de toezegging ook eens naar Canada te komen, hebben we afscheid genomen.