

AS DARING AS THE DAMBUSTERS

(ZO GEWAAGD ALS DE DAMBUSTERS)

The Daily Telegraph van 13 augustus 2024 ruimde veel plaats in voor deze stelling. Het betrof een artikel dat geschreven was door Richard Aldwinckle. Zijn vader was één van de bemanningsleden bij deze vluchten.

Met deze vluchten werden de wapendroppings bedoeld tijdens de opstand in Warschau in de zomer van 1944.

In 1943, No. 148 (Special Duties) Squadron was opgezet voor speciale opdrachten in het Middellandse zeegebied. De eenheid werd gevormd door de "ombouw" van 148 Squadron naar 148 (Special Duties) Squadron.

Het squadron werd naar Algiers gestuurd ter ondersteuning van een SOE-eenheid, ([Special Operations Executive](#)) die bekend stond als Interservice Signals Unit 6. (ISSU 6) Gevlogen werd met de Halifax. Droppings werden verzorgd voor de partizanen in Zuid-Frankrijk, Italië en de Balkan.

In 1944 begon No. 357 (Special Duties) Squadron met operaties in het Verre Oosten, gebruikmakend van [Liberators](#) en Dakota's.

Op 31 januari 1944 werd No. 148 gestationeerd in Italië op vliegveld Brindisi. De Liberators werden vervangen door de Halifax machines, uitgerust voor droppings. Enige Dakota's bleven ter beschikking voor speciale vluchten.

De bemanningen van dit squadron hadden toen al vele speciale vluchten gerealiseerd en velen van hen waren niet teruggekeerd.

Toch zouden ze nog ingezet worden voor een "huzarenstukje" uit de historie van de luchtoorlog in WO2.

De luchtbrug naar Warschau. Ongelofelijke, maar waar gebeurde, verhalen.

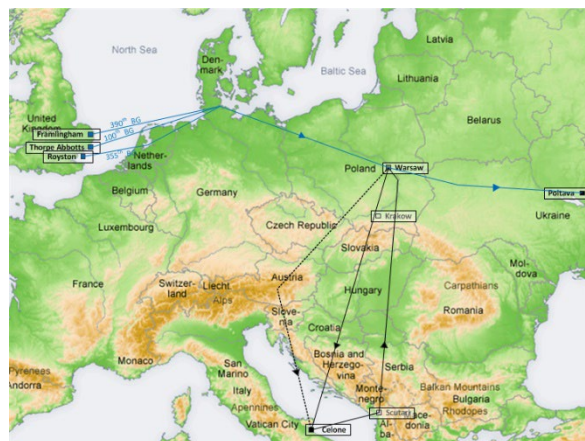
In 1944, tijdens de [Opstand van Warschau](#), lanceerden de westerse geallieerden een speciale operatie die bekend is geworden als de Warschau Luchtbrug.

Doel hiervan was voorraden, zoals wapens, munitie, medicijnen, voedsel en kleding, te droppen voor de Polen die streidden voor vrijheid in Warschau.

De opstand in Warschau begon op 1 augustus. Opgezet om de bezetters te verdrijven en de oprukkende Russen als "gelijkwaardige" partners te begroeten in een vrij Warschau. De Poolse regering, in asiel in Londen, had de geallieerden op de hoogte gesteld van de plannen en de toezegging gekregen dat ze gesteund zouden worden.

De operatie begon op 4 augustus 1944. Vervolgens werden de vliegtuigen, na 10 dagen in de nacht van 13 op 14 augustus 1944, opnieuw richting bezet Polen gestuurd. De laatste vlucht vond plaats op 21/22 september 1944. De Amerikaanse operatie [Frantic 7](#) werd gelanceerd op 18 september en werd uitgevoerd door de USAAF vanaf de Britse eilanden.

Het werd een heen- en terugreis van twaalf uur en een afstand van drieduizend kilometer werd afgelegd.



Ze vlogen boven vijandelijk gebied op vierduizend meter boven zeeniveau. Vaak werden ze gedwongen te vliegen op tweehonderd meter omdat vijandelijke zoeklichten hen achtervolgen. Ze moesten circa honderd hoogte zijn boven de dropzone om de voorraden die ze aan boord hadden te droppen.

Op de grond was Warschau was een beeld dat in de herinnering van de vliegeniers bleef hangen. Op 180 kilometer afstand was de grote vuurbal boven de stad al waarneembaar.

F/Sgt. Antoni Tomiczek, van het **1586 Polish Special Duties Flight Squadron**, onderstreepte dat in een van de interviews na de oorlog.

Op 15 augustus 1944 was hij aan boord van de Liberator 'KG-938-A'.

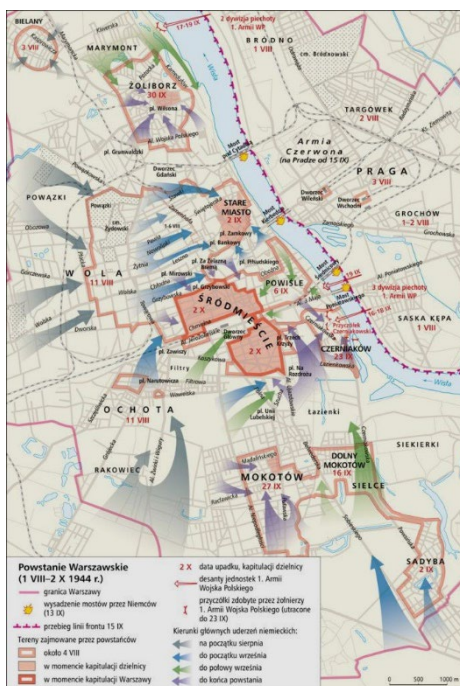
"De stad stond in brand, er was veel rook en nevel rondom. De Duitsers schoten de hele tijd op ons toen we binnenkwamen en natuurlijk waren we binnen bereik van geweervuur, laat staan luchtafweergeschut.

De rode hemel was vol van het licht van de zoeklichten; de witte zochten ons hoog, terwijl de blauwe laag waren. De Duitsers wisten dat we op verschillende niveaus vlogen. Toen we Warschau bijna bereikten, had ik een blauw zoeklicht aan mijn kant en ergens aan de voorkant. Ze deden het met opzet, er waren op een gegeven moment geen zoeklichten om ons zo in deze ruimte te vangen".



A.S. Tomiczek 1915-2013

In de nacht van 27 op 28 augustus 1944 vloog de Liberator 'KG 927-S' met majoor T. Ruman als schutter aan boord op 91 meter boven Warschau om luchtafweervuur te vermijden.



Rood omrand:
op 4 aug. 1944 in handen verzet

Ze dropten voorraden in het Mokotów-district en daalden af tot circa 30 meter boven de grond, met de bedoeling zich te verstoppen voor het vuur en de rook.

Het vliegtuig maakte een linkse bocht over het centrum en het centraal station en zette koers naar het westen.

Getroffen door afweergeschut vielen veel systemen uit en werkten slechts drie motoren nog. De bemanning slaagde er met moeite in na een kwartier een hoogte van 244 m boven zeeniveau. De bomdeuren konden niet meer gesloten worden.

In de buurt van Krakau werd het vliegtuig opnieuw getroffen door luchtafweervuur, waardoor een andere motor in brand vloog. Ze zaten in grote problemen, maar besloten niet te springen.

Met slechts twee nog werkende motoren gingen ze zuidwaarts op slechts enkele kilometers hoogte.

Hoewel ze weinig brandstof hadden en andere tegenslagen ondervonden, bereikten ze Italië en de basis Campo Casale bij Brindisi.

Toen ze landden, bleken de remmen kapot en kon het vliegtuig geen snelheid verminderen. Ze hadden vanaf de klif regelrecht in zee kunnen storten!

De piloot, F/Lt Jan Mioduchowski, voerde een uitstekende manoeuvre uit en de Liberator raakte met één vleugel de grond en stopte.



J. Mioduchowski
1910-1961

Twee motoren werden eruit gescheurd en de romp brak in tweeën gebroken. De linker motor stond in brand. Maar zeven bemanningsleden waren gelukkig veilig. Alleen F/O Józef Bednarski, die het afwerpen had geleid, was gewond geraakt boven Warschau.

Later bleek dat ze slechts voor ongeveer 5 minuten vliegen brandstof zouden hebben gehad. Hun besluit om niet te springen was de juiste geweest, hun parachutes zaten vol gaten. uit.

Het was 05.20 uur. De missie duurde 10 uur en 38 minuten.

Majoor Ruman herinnerde zich: *"Het was een wonder dat we teruggingen. Toen ik het vliegtuig verliet, kuste ik de grond en dankte God. Hij had mijn leen gered."*



T. Ruman 1919-2009

Majoor Ruman beweerde dat zijn leven zo vaak werd gespaard vanwege een kleine medaille van 1,7 cm aluminium met de heilige **Judas Taddeüs**, patroonheilige van wanhopige gevallen en verloren zaken. (Niet te verwarren met Judas Iskariot - hs)



Deze wordt tentoongesteld in het Warsaw Rising Museum. Hier liggen ook de zonnebril en zijn Distinguished Flying Medal. Tijdens de Opstand van Warschau nam hij deel aan zes luchtlandingsmissies boven de stad Warschau en één boven het Kampinos-woud.

F/WO George Robert Adams (178 Sq RAF) was tweemaal boven Warschau. Hij vloog met de Halifax 'JP254-D'.

"De tweede keer dat we de dropzone vonden was een behoorlijke uitdaging vanwege het slechte zicht en het hevige luchtafweervuur. De staartliften waren half afgebroken, de communicatie aan boord en de signaallichten waren kapot. Het vliegtuig kon geen scherpe bewegingen maken.

Er werd op ons geschoten omdat we laag zaten. We konden de Duitsers op ons zien schieten, we konden de kanonnen op ons zien schieten. Onze geweren konden op de zoeklichten schieten, wat ons redde, omdat we anders, als we door de zoeklichten werden geraakt, niets konden zien en we zouden zijn neergestort."

Een vliegtuig voor hen werd neergeschoten. De Duitsers hebben zich geconcentreerd op dat vliegtuig en toen het ontplofte, raakte een deel van dat vliegtuig het toestel met Adams. Tijd om de schade in te schatten was er niet. Ze moesten zo snel mogelijk veilig zijn. De piloot kwam tot de conclusie dat het vliegen door de rook van de branden het beste was omdat dan de Duitsers ze moeilijker konden traceren.

Uiteindelijk werden ze ook getroffen door luchtafweergeschut. De schade was beperkt maar ze konden niet het risico lopen brandstof te verliezen.

Ze besloten een luchtcorridor op niet al te grote hoogte op te zoeken.

Boven Warschau was alle munitie gebruikt, ook nog Duitse jachtvliegtuigen tegenkomen was niet aan te bevelen.

De bemanning bleef koel en ze kwamen veilig op basis terug.

De vlucht duurde 9 uur en 40 minuten.

"Ik denk dat deze operaties het moeilijkst waren", herinnerde G.R. Adams zich.



Bemanning van 31 Sq SAAF bespreekt komende missie

Liberator 'KG872-V' van de [31 Sq SAAF](#) (South African Air Force) had grote problemen.

Captain Bill Senn en zijn bemanning verkeerde in grote problemen. De bemanning slaagde erin twaalf containers met voorraden te droppen, maar door hevig luchtafweervuur liep de commandant vreselijke dijbeenverwondingen op. Luitenant Symmes moest een blusapparaat gebruiken om de brand naast een van de motoren te blussen. Daarbij raakte hij gewond aan zijn gezicht terwijl een schutter in zijn arm werd geraakt.

Veel systemen vielen uit en ze waren zich aan het voorbereiden om de machine te verlaten toen de piloot erin slaagde veilig te ontsnappen uit de luchtafweer terwijl Sgt. Owen, de schutter, vernietigde het zoeklicht van de vijand met één effectief schot. Ze waren op weg terug naar het vliegveld van Celone in Italië, hoewel ze geen werkende navigatie-instrumenten meer hadden. Ze konden alleen vertrouwen op de radiosystemen. De vlucht duurde in totaal 11 uur en 23 minuten.



Sergeant Antoni Tomiczek werd driemaal naar Warschau gestuurd. De allereerste, in de nacht van 22 op 23 augustus 1944, was bijzonder gevaarlijk. Hij was de piloot van Halifax 'JD171-B'. Hij herinnerde zich:

'We moesten de hele tijd zuurstofmaskers dragen. Zitten met parachutes en dat alles was erg ongemakkelijk. Als er geen tweede piloot was, moest men bij goed weer twee vluchten achter elkaar vliegen. Als er iemand was om je te wisselen, een tweede piloot, dan drie nachten achter elkaar, met één pauze

Die nacht had hij geen ondersteuning, geen tweede piloot. Het was een hele prestatie om weg te blijven uit de zoeklichten die de machine de hele tijd volgden.

'De vijand wist dat we op verschillende hoogtes vlogen, dus wachtten ze tot er een vliegtuig midden in de vrije ruimte terechtkwam.

Dat is precies wat er gebeurde met de Halifax van Tomiczek. De zoeklichten schenen zo fel dat de piloot tijdelijk verblind raakte.

De Halifax lag onder zwaar luchtafweervuur. De piloot probeerde een bocht van 90 graden te maken, maar de Halifax verloor hoogte en dook naar de grond.

Gelukkig herstelde de bestuurbaarheid en reageerde het op de controle van de piloot om omhoog te gaan.

De stress en fysieke inspanning waren moeilijk om mee om te gaan.

'Ik had even een black-out. Toen ik weer bij de les was zaten we op 1.000 meter boven zeeniveau en kon ik eindelijk op die hoogte vliegen.'

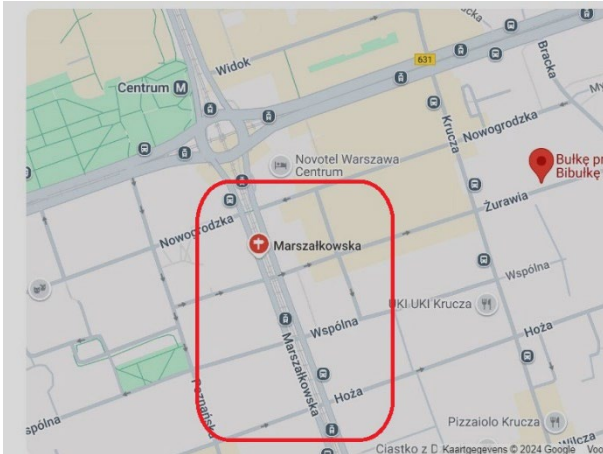
Ze bevonden zich boven de rechteroever van de rivier. Het Duitse luchtafweervuur was nog steeds actief, maar richtte op dat moment weinig schade aan.

De piloot vroeg de bemanning of niemand last had van al deze wendingen.

Er kwam geen antwoord van de schutters en evenmin van de navigator.

Tomiczek vroeg boordwerktuigkundige Mieczysław Posłuszny om te controleren wat er aan de hand was. Hij kwam terug met goed nieuws: ze waren alleen maar van hun stoel gevallen omdat hun gordels niet waren vastgemaakt.

Minder goed nieuws: ze hadden geen munitie meer. 10.000 patronen voor het boordgeschut waren op.



Dat was een slecht voorteken, aangezien de missie nog niet voorbij was. Ze moesten de voorraden die ze aan boord hadden, nog droppen.

De Halifax keerde terug naar de andere oever van de rivier en de containers werden gedropt in het gebied van de Marszałkowska straat.

Er was toen echter geen tijd voor opluchting. De boordwerktuigkundige meldde dat de brandstof uit de rechterbrandstoftank verloren ging, hoogstwaarschijnlijk als gevolg van de beschietingen.

Tomiczek wist dat dit hun parten kon spelen. Hij vroeg de bemanning door wie ze het liefst gevangen genomen zouden willen worden: de Duitsers of de Sovjets?

Ze kozen voor de Duitsers, omdat ze allemaal, op één na, krijgsgevangenen waren geweest in de Sovjet-Unie en niet van plan waren opnieuw in de handen van de Sovjet-Unie te vallen.

Tomiczek vroeg om parachutes klaar te maken en vloog richting de basis.

De Halifax landde in Brindisi na een vlucht van 10 uur en 45 minuten

Tomiczek was zo uitgeput dat hij niet kon eten bij terugkomst.

De Zuid-Afrikaanse **luitenant Bryan Desmond Jones** maakte momenten van horror mee in de nacht van 13 op 14 augustus 1944, tijdens de enige vlucht die hij naar Warschau had.

De vliegeniers die zich op de basis in Zuid-Italië bevonden, hoorden op 13 augustus 1944 dat ze waren toegewezen aan de bemanning van Liberator 'EW105-G'.

Ze waren allemaal opgetogen omdat ze dachten dat ze naar Zuid-Frankrijk zouden gaan.

In Brindisi gingen ze naar de briefingroom en zagen de kaart van Europa.

Op de kaart was een zwarte tapelijn geplakt als routemarkering.

Vanaf Brindisi over de Adriatische Zee, over Albanië en Roemenië, dan afbuigend naar Hongarije, Tsjechoslowakije en over de Karpaten naar Warschau.

Ze vroegen: 'wauw, wie zijn die gekke jongens die dat doen?'

Ze kregen meteen het antwoord:

'Het bleek dat wij degenen waren. We wisten nauwelijks waar Polen lag', herinnerde Jones zich.



B D Jones 1944



Navigator op zijn werkplek

Toen ze Warschau dichterbij naderden, gingen ze op weg naar het midden van de rivier, de [Vistula](#). (Weichsel was vroeger de NL-naam -hs)

De bemanning was verteld dat het midden van de rivier "het veiligste" was. om te doen.

Toch kwamen ze plotseling onder vuur en verloren direct de eerste motor.

Luitenant Jones was de navigator. Hij was aan het rekenen en deed aanpassingen aan de route.

Op een gegeven moment lag hij op zijn buik en keek naar buiten:

'Je kon zien dat de luchtafweer actief was. Je kon de zoeklichten aan zien gaan en op zoek gingen naar je. Je kunt niet draaien of duiken omdat je dan tegen één van de andere vliegtuigen zou botsen. Het afweervuur komt je af en je vliegt er opzettelijk in.'

Ze dropten voorraden vanaf 120 tot 140 meter. Met de bommenruimen open en de snelheid vrijwel terug tot het minimum was het ook erg moeilijk om het vliegtuig te besturen.

Jones herinnerde zich:

*'Ik wil niet zeggen dat **niet** bang was. Ik was bang. Maar ik was zo druk bezig met het maken van berekeningen, het maken van foto's en data lezen, dat ik me dat niet meer kan herinneren. Ik kan me nog wel precies de kogels herinneren die het vliegtuig binnendrongen, ook kan ik me de schutter achterin herinneren die riep: 'commandant, ik ben in mijn arm geraakt. Ik kan het machinegeweer niet meer bewegen.'*

Ze lieten de lading vallen en voelden het vliegtuig omhoog komen, maar net op dat moment werd een andere motor geraakt.

'Opeens werd alles zwart. Alle hydraulica was weggeschoten, er was geen licht. Onder de buik van het vliegtuig klonk een schrapend, knarsend geluid.'

De Liberator, in een dergelijke staat, kon hen onmogelijk terugbrengen naar Brindisi.

Ze werden gedwongen op een vliegveld in Warschau te landen.

F/Lt. R.R. Klette slaagde er op de een of andere manier in om te landen. Luitenant Jones verloor een tijdje zijn bewustzijn en toen hij wakker werd, hoorde hij de andere bemanningsleden zeggen dat ze er niet in zouden slagen hem eruit te krijgen, omdat hij vast leek te zitten in de verbrijzelde neus van het vliegtuig.



The crew of Liberator EW105. Standing, left to right: Herbert Brown, mid upper gunner; Eric Winchester, beam gunner/ radio operator; Henry Upton, tail gunner. Seated, left to right: Alf Faul, second pilot; Bob Klette, pilot; Bryan Jones, navigator/bomb aimer.

Na een tijdje riep F/LT Klette naar Jones dat hij een bijl moest zoeken en zich een weg naar buiten moest hakken. Dat deed hij dus en hij was weer vrij!

Even maar. Duitsers kwamen naar de plek en schoten op hen.

'Bedenk dat we op het vliegveld zijn, de zoeklichten gaan aan, schijnen op ons en ze beginnen te schieten op ongeveer die hoogte, zeg een meter.

We doken naar beneden en we kropen weg.'

De Duitsers kwamen dichterbij. W/O L.E.D. Winchester en W/O H.J. Brown raakten gewond. Voor H.J. Brown kon niets meer worden gedaan, hij was al dood. De overige SAAF-bemanningsleden werden gevangengenomen, ondervraagd en vervolgens als krijsgesvangenen naar Łódź. gestuurd.

Het enige boek dat ze bij zich hadden was de Bijbel die Jones had gekregen van zijn ouders. Het boek werd erg populair. Sommigen lazen het zelfs voor het eerst in hun leven.

Na de oorlog keerde Bryan Desmond Jones terug naar huis en werd predikant. Zoals hij had beloofd.

Herman Sligman

De bovenstaande tekst is de vertaling van het originele artikel, geschreven in het Pools door Michał Tomasz Wójciuk, historicus bij het Warsaw Rising Museum

Resultaten en nasleep.

Zelfs als de bevoorradingsmissies hun volledige ladingen hadden afgeleverd en deze de beoogde ontvangers hadden bereikt, is het weinig waarschijnlijk dat dit de uitkomst van de Opstand van Warschau zou hebben veranderd.

Het Rode Leger trok echter bewust niet tegen Warschau op, zelfs niet toen het verzet werd neergeslagen.

In plaats daarvan rekenden ze af met de vijandelijke troepen op hun flanken op de Balkan en langs de Oostzee.

Zij wachtten op de totale vernietiging van de niet-communistische Polen door de Duitsers.

De RAF en de SAAF verloren één vliegtuig voor elke ton geleverde voorraden en in totaal werden eenenveertig geallieerde vliegtuigen vernietigd van de 306 gestarte machines.

In 1992 ontvingen 67 ex-leden van de SAAF 31 en 34 Squadrons een Poolse onderscheiding voor hun rol in de hulpoperaties.



In tegenstelling tot de Gemenebest luchtmachten kregen de Amerikanen tijdens Operatie Frantic aanvankelijk wel toestemming van de Russen om na de dropping door te vliegen naar, destijds, Sovjet grondgebied.

Op de basis bij Poltava, nu Oekraïne, mocht de USAAF landen, tanken en werden de toestellen weer bevoorrad.

Voor de twee ronde Frantic deden de Amerikanen weer een beroep op Stalin, maar hierop werd niet gereageerd van Russische zijde.

Aan Canadese zijde (RCAF) waren 7 slachtoffers te betreuren die direct te relateren zijn aan de Warschau luchtbrug. Zij zijn allen begraven op de Rakowicki Begraafplaats in Krakow.

19 anderen RCAF leden gaven hun leven tijdens missies tegen de vijand langs de Baltische kust waarbij steden zoals Stettin en Danzig doelwit waren.

Zij liggen elders in Polen begraven.

Herman Sligman

N.B.

Wist u dat in het zieke brein van de Führer (Adolf H.) het idee was opgekomen Warschau totaal te verwoesten en op die plek een groot meer te creëren?