

Squadron Leader

**JAMES BROWN WARWICK**

Royal Air Force No. 156612

James Brown Warwick is in 1921 geboren in Belfast op de Crumlin Road Ligonel.

Het huis had de naam 'Avonlea'. Zijn zuster Elly heeft daar de rest van haar leven gewoond en ik had het buitengewone genoegen om haar voor de eerste keer op 19 September 1974 te ontmoeten in Steenberg tijdens het onthullen van een plaquette ter herinnering aan Wing Commander G.P. Gibson VC, DSO\*, DFC\*, en Squadron Leader J.B. Warwick DFC.

Mijn vrouw en ik zijn hele goede vrienden met Elly geworden en zij heeft aan ons heel veel verteld over het leven van haar broer, alsmede over zijn carrière in de RAF.

Jim, zoals hij werd genoemd, doorliep de Boys Model School die in die tijd gevestigd was op de Cliftoville Road, en daarna de Oranges Civil Service Academy vlakbij de Queens University in Belfast.

Eind 1938, zeventien jaar oud, verhuisd hij naar Londen en in December van datzelfde jaar wordt hem een baan aangeboden bij de Imperial Civil Service, die hij accepteert en tewerk gesteld op het kantoor van het Ministerie van Luchtvaart gevestigd in Berkeley Square House.

Tijdens zijn werkzaamheden aldaar, ontmoet hij een jonge man, Tony Smith, die eveneens uit Belfast komt, de twee jonge mannen worden heel goede vrienden. Op 13 September 1939, tien dagen na het uitbreken van de oorlog verlaten Jim en Tony, vanaf het Kings Cross Station, in een speciale trein Londen, die hen naar Harrogate brengt, waar bijna alle employeés van hun kantoor naar worden geëvacueerd om aan de te verwachten bombardementen op Londen te ontkomen. Eenmaal in Harrogate aangekomen moeten zij zich achter een rij mensen aansluiten. Na lang wachten ontvangen ze tenslotte een map met een brief en een adres van een mijnheer Stockman die in een begeleidend schrijven verzocht wordt de beide heren te voorzien van een bed, ontbijt, een warme maaltijd en hen tevens kost en inwoning te verschaffen tijdens de weekeinden. Het huis van de familie Stockman was een gezellige drie kamer woning waar zij samen met hun zoon en dochter wonen. Dat betekende dat Jim en Tony een kamer moesten delen maar ze begrepen dat het in die tijd, door omstandigheden gedwongen, normaal is dat twee mannen een kamer deelden en ze bleven bij de familie Stockman wonen totdat ze eind Januari 1940 een geschikte accommodatie konden huren. In die dagen had de uitdrukking 'goede vrienden' een totaal onschuldige betekenis en voordat Jim en Tony ieder hun eigen weg gingen, brachten ze bijna al hun vrije tijd samen door in de plaatselijke cafés, bioscoop en theater. Gedurende de weekeinden fietsten ze lange afstanden in de omgeving van Harrogate, en schreven zich zelfs op dezelfde dansschool in. Hun buitensporige leefwijze konden ze zich veroorloven door zoveel als maar mogelijk was nachtdiensten te werken bij de Lucht Bescherming Diens of Eerste Hulp Dienst. Na Duinkerken, wordt het Departement waar Jim en Tony werken opgenomen in het Ministerie van Vliegtuig Productie en eind Juli 1940 beslist de Eerste Minister, Lord Beaverbrook, dat het betreffende departement terug moet keren naar Londen.

Daar aangekomen betrekken Jim en Tony een kantoor in het, vlak bij Lambeth Bridge gelegen ICI House.

Het Ministerie had eveneens de beschikking over het nabijgelegen Thames House dat over drie verdiepingen onder de grond beschikte. Toen de bombardementen op Londen begonnen, werden de ruimten van de onderste verdieping ingedeeld als kantoren en accommodatie voor de dienstdoende brandweerlieden en het personeel van de Lucht Bescherming Dienst.

In Maart 1941, net na St. Patrick's Day, neemt Jim dienst bij de Royal Air Force en eind December 1941 vertrekt hij naar Canada om te worden opgeleid tot Navigator. Van Canada wordt hij overgeplaatst naar Florida om daar gedurende zes maanden een gevorderde navigatie opleiding te volgen.

Begin Februari 1943 keert Jim terug naar Engeland waar wordt geplaatst bij de 1661 Conversion Unit. Op 29 April 1943 wordt Jim overgeplaatst naar het met Lancasters vliegende 49 Squadron, gestationeerd op Fiskerton in Lincolnshire. Na twee operationele tours bij dit squadron te hebben gevlogen, wordt Jim op 14 Januari 1944, overgeplaatst naar Number 1485 Bombing and Gunnery Flight op Bardney, en op 4 Februari 1944 gepromoveerd tot Kapitein. De daarop volgende dag, 5 Februari 1944, wordt hij overgeplaatst naar de Heavy Conversion Unit en aangesteld als Instructeur.

Op 15 Februari 1944, wordt Jim onderscheiden met het Distinguished Flying Cross en tevens gepromoveerd tot Majoor.

Op 25 Augustus volgt een overplaatsing naar 54 Base op Coningsby waar hij wordt aangesteld als Station Navigation Officer, hetgeen inhoudt dat hij geen operationele vluchten behoefde te vliegen.

#### **DE NOODLOTTIGE DAG 19 SEPTEMBER 1944**

Na de aanvallen op de dammen in het Roergebied begint er voor W/C Gibson een periode van non-operationele werkzaamheden, maar men kreeg de indruk dat Gibson beslist weer operationeel ingezet wilde worden. Hiermee rekening houdend wordt Gibson op 4 Augustus 1944 als Operations Officer geplaatst bij No. 54 Base, Coningsby.

Gedurende die noodlottige dag, 19 September 1944, wordt Gibson meegedeeld dat de hem toegewezen Navigator, Luitenant D. Thomas, wegens ziekte niet beschikbaar is. Dit horende wordt zijn humeur er niet beter op en hij begeeft zich onmiddellijk naar de Officers Mess waar hij Jim Warwick tegenkomt. Of Gibson Jim verzocht heeft om die nacht met hem te vliegen of het hem domweg heeft bevolen, is niet bekend. Gibson had in feite geen autoriteit over bemanningen op Coningsby, maar als Wing Commander en Operations Officer was hij wel Jim's superieur. Het gesprek tussen beide officieren heeft niemand gehoord; feit is dat Jim die nacht als Navigator met Gibson vloog. Het onderscheid tussen een wens van een officier en een directe order, kan soms flinter dun of bijna niets zijn. Wel is het bekend dat Gibson heeft geweten dat Jim nog nooit op een Mosquito had gevlogen en in feite als Station Navigation Officer non-operationeel is.

In 1992 had ik in Woodhall Spa een lang gesprek met Adjudant Alan B. Webb, een van 627 Squadrons Technische Dienst Onderofficieren, die mij in detail vertelde wat zich die bewuste dag, net voor het vertrek van Gibson en Warwick, heeft afgespeeld.

“Ik kreeg van Wing Commander Gibson opdracht Warwick wegwijs te maken in de cockpit en hem vooral de werking van de brandstofkranen uit te leggen”. Warwick vertelde mij nog nooit in een Mosquito te hebben gevlogen. “Ik was ongeveer tien minuten bezig met mijn uitleg toen ik door Gibson ruw uit het vliegtuig werd getrokken, en als Adjudant haalde ik het niet in mijn hoofd een discussie aan te gaan met een kennelijk slecht gehumeerde Wing Commander”.

“Om 19.40 uur gaf Gibson Brakes OFF, startte, en steeg op voor de vlucht naar zijn gecombineerde doelwit Munchen-Gladbach en de nabijgelegen stad Rheydt”.

Tijdens een reünie van 617 Squadron Association in Holland in September 1994, werd ik voorgesteld aan Kapitein Vlieger George Laing DFC, 97 Squadron Path Finder Force, die als Illuminator bij deze aanval betrokken is geweest. George verschaftte mij veel informatie betreffende deze aanval.

Eenmaal boven het doelwit aangekomen zagen ze dat het werd bedekt met een sluier van mist. Nadat de eerste markeerbommen waren afgeworpen, daalde Gibson en vloog de mist in om te controleren of de markeerbommen op de juiste plaatsen waren neergekomen. Niet helemaal tevreden, gaf hij opdracht een tweede serie markeerbommen, met de van te voren vastgestelde kleur, af te werpen. Nogmaals vloog Gibson in om de posities van deze markeerbommen te controleren, tijdens zijn observatie werd het radiocontact verbroken maar na enige tijd herstelde dit weer.

Twintig minuten na het afwerpen van de markeerbommen, vielen de laatste bommen op Munchen-Gladbach en Rheydt en keerden de laatste bommenwerpers terug naar hun thuisbasis.

Tijdens hun vlucht naar huis, vliegend over het Stadje Steenberg, slaat het noodlot toe voor Gibson en Warwick. Steenberg is een klein landelijk plaatsje in de provincie Noord Brabant. Op de boerderij van de familie Van der Riet, is het gezin in een diepe slaap. Het is tegen middernacht als zij allen ontsteld wakker schrikken van een verschrikkelijk lawaai gevolgd door een oorverdovende harde knal. Ze springen uit hun bed en rennen naar een raam dat uitzicht geeft over de velden uit welke richting het geluid van de harde knal scheen te zijn gekomen. Op enige afstand zien ze een roodachtige gloed waaruit vlammen omhoog schieten. Het is voor hen moeilijk om de afstand te schatten daar er een dikke laag grondmist over de velden ligt. Ze veronderstellen dat er een bom is gevallen, en na nog enige tijd in de mist hebben staan staren, zien zij de vlammen doven en enigszins bijgekomen van de schrik, besluiten ze weer naar bed te gaan.

De volgende ochtend begeeft Van der Riet zich naar buiten om met zijn dagelijkse werkzaamheden te beginnen. Hij loopt naar een schuurtje, dat op enige afstand van de boerderij staat, om zijn gereedschap te pakken. Tot zijn grote ontsteltenis ziet hij een menselijk lichaam tegen een wand van het schuurtje liggen. Als Van der Riet dichterbij komt ziet hij dat het alleen een romp is zonder ledematen en dat het hoofd er min of meer los bijhangt. Hevig geschrokken rent hij terug naar de boerderij en verteld zijn vrouw en twee zonen van zijn afschuwelijke vondst. Ze overleggen wat het beste is om te doen, en Van der Riet besluit het Hoofd van Politie van Steenberg, Van der Kassteele, in te lichten, die op zijn beurt besluit de Duitse Ortskommandant te informeren. De Ortskommandant geeft onmiddellijk opdracht aan een van zijn ondergeschikten om de weg naar de boerderij, de West Havendijk, en de boerderij af te zetten.

Om ongeveer zeven uur in de ochtend van 20 September 1944, zijn twee Hulp Politieagenten, Tiny van Mechelen en Chris Stoffelen, onderweg naar de uitkijkpost waar zij gedurende de dag op de uitkijk staan naar zogenaamde JABOs (laag vliegende Geallieerden jacht-bommenwerpers). Ze hebben de opdracht om het verkeer op de weg naar Bergen op Zoom te waarschuwen zo gauw ze een JABO waarnemen. De JABOs vallen ieder voertuig op de weg aan, en maken daarbij geen enkel verschil tussen burger en militaire voertuigen.

Als Van Mechelen en Stoffelen de omgeving van de West Havendijk naderen, worden zij tegengehouden door Duitse soldaten die ieder passerende voetganger waarschuwen dat het hen niet toegestaan is in de richting van de Van der Riet boerderij te gaan.

Tiny van Mechelen vraagt een van de Duitse soldaten wat de reden hiervoor is en krijgt als antwoord dat er vermoedelijk een Engels vliegtuig is neergestort. Van Mechelen wijst op de armbanden die zij dragen en verteld de soldaat dat zij hulppolitieagenten zijn en misschien de boer assistentie kunnen verlenen en de soldaat laat hen beide doorlopen. Als ter plaatse aankomen, is het hen al gauw duidelijk, dat er van het vliegtuig niet veel is overgebleven. De grootste wrakstukken die ze waarnemen zijn een motor en een wiel. Over een groot oppervlak liggen kleinere fragmenten verspreid. Als ze over het veld lopen en enkele stukjes oppakken, komen ze tot hun verbazing tot de conclusie dat het een houten vliegtuig moet zijn geweest. Geen van beiden had ooit van een Mosquito gehoord. Op het veld bevinden zich ongeveer twaalf Duitse soldaten, waaronder de Ortskommandant en de Leger Predikant Ober Luitenant Blok. Van Mechelen loopt naar de Ortskommandant en verzoekt hem om toestemming de stoffelijke resten van de vlieger te gaan zoeken. Dit wordt in eerste instantie geweigerd, en Van Mechelen wordt op botte manier gezegd dat *terror flieger* (terreur vliegers) geen graf verdienen. Na enige discussie met de Ortskommandant en op aandringen van de Duitse Leger Predikant, geeft hij uiteindelijk toestemming. Uit het schuurtje pakken ze een grote rieten mand, waarin de romp geplaatst wordt, en gebruiken een riek om het hoofd in de mand te leggen. Van Mechelen verwijderd voorzichtig de Identificatie Platen, waarop duidelijk de naam J.B. Warwick en het nummer 156612, leesbaar zijn. De platen stopt hij in zijn broekzak.

Inmiddels is er nog een inwoner van Steenbergen, mijnheer Bakx, gearriveerd, en met z'n drieën lopen ze het veld in om de ledematen te zoeken. Het is niet bekend waarom Bakx toestemming heeft gekregen zich bij hen te voegen.

Na geruime tijd te hebben gezocht vinden zij twee benen en twee armen, maar ook een derde voet en ze realiseren zich dat er nog een vlieger in het vliegtuig heeft gezeten. Als de ledematen in een tweede rieten mand zijn geplaatst, ziet Van Mechelen een gouden ring aan een van de vingers. Om te voorkomen dat de Duitsers er zich over ontfermen, probeert hij de ring van de vinger te schuiven, maar de hand is zo gezwollen, dat hem dat niet lukt. Van Mechelen, slager van beroep, snijdt met zijn zakmes de vinger af en verwijderd de ring van de vinger, die vervolgens eveneens in zijn broekzak verdwijnt. Weer terug in het veld vinden ze een stuk van een schedel, een verminkt hand en een beschadigde lederen map.

De Ortskommandant gaat het kennelijk te lang duren en hij geeft bevel het zoeken onmiddellijk te staken, het gebied te verlaten en de stoffelijke resten over te brengen naar het mortuarium in de Blauwstraat. Van Mechelen overhandigd aan het Hoofd van de Politie de ring en de overige spullen die ze gevonden hebben. Een paar dagen daarna stuurt hij de ring, de ID platen en de map naar het Hoofdkwartier van het Rode Kruis in Den Haag, waar deze verloren zijn gegaan als gevolg van een luchtaanval op het Bezuiden Hout.

Inmiddels worden in Steenbergen voorbereidingen getroffen voor de begrafenis. De inwoners willen de stoffelijke resten met eerbetoon begraven waarbij een afdeling van de Lucht Bescherming Dienst als erewacht zal fungeren, en de kist worden overdekt met de Nederlandse vlag. Als de Ortskommandant dit ter ore komt, wordt hij woedend en geeft opdracht dat de begrafenis *sofort* (onmiddellijk) uitgevoerd moet worden, althans voor vier uur die middag. De plaatsvervangende burgemeester, Chris Herbers, de pro-Duitse burgemeester heeft Steenbergen al verlaten, begeeft zich naar de Ortskommandant en na enige discussie geeft deze toestemming dat enkele vertegenwoordigers van Steenbergen, alsmede de Dominee en de Pastoor, de kist mogen begeleiden naar de Rooms Katholieke Begraafplaats. Er mag geen vlag over de kist gedrapeerd worden en geen enkel eerbetoon getoond.. De begrafenis moet wel die dag plaats vinden. Als de plechtigheid in zo'n kort tijdsbestek moet plaats vinden, geeft dat problemen; er is geen kist beschikbaar en het is uitermate moeilijk hout te bemachtigen om een

kist te maken. De Directeur van de suikerfabriek, G. van Loon, leverde het benodigde hout, de plaatselijke timmerman, Chris van Eekelen, maakte de kist, en Kees Léautand de smid kreeg opdracht een metalen plaat te maken en daarin het volgende te graveren:

**156612 J.B. WARWICK  
AND UNKNOWN SOLDIER**

Deze plaat wordt op het deksel van de kist bevestigd.

In het nabij gelegen Halsteren werd een rouwkoets gehuurd, waarop de kist naar de begraafplaats wordt vervoerd, gevolgd door de plaatsvervangende Burgemeester, Chris Herbers, de Gemeente Secretaris J.L. Jurgens, Pastoor Verhoeven en Dominee J.K. van den Brink. Het is een korte sobere plechtigheid, Pastoor Verhoeven leest de gebruikelijke psalm, de Profundis, en Dominee Van den Brink bidt het Onze Vader in het Engels.

Op ongeveer dezelfde tijd dat de stoffelijke resten aan de aarde worden toevertrouwd, is Jim's moeder net begonnen met het strijken van het wasgoed, als het noodlottige telegram arriveert. Intuïtief voelt ze aan dat de envelop een verschrikkelijk bericht bevatte. Ze zinkt neer op de trap en met bevende handen maakt ze de envelop open. Met ontzetting leest ze dat haar zoon wordt vermist. Haar hoofd schuddend in ongeloof in haar handen en met tranen stromend langs haar wangen, mompelt ze, "Nee, nee, het kan niet waar zijn, nee... niet mijn Jim". Na enige tijd in verdwazing op de trap te hebben gezeten wordt er aan de deur gebeld. Het is de mevrouw die tegenover haar woont en die heeft gezien dat er een telegram besteld werd. Ze weet dat Jim als Navigator in de RAF vliegt en heeft aangebeld om te vragen of alles in orde is. Maar als ze de vertwijfelde uitdrukking en de tranen op het gezicht van Jim's moeder ziet, begrijpt ze onmiddellijk dat er iets afschuwelijks gebeurd moest zijn. Nadat ze zelf het telegram heeft gelezen, tracht ze mevrouw Warwick te troosten en haar moed in te spreken met te zeggen dat Jim wordt vermist, er staat niet in dat hij gesneuveld is. Jim's moeder is echter ontroostbaar. Ze heeft al een zoon verloren, weliswaar niet als gevolg van de oorlog, maar als resultaat van een ongeneselijke ziekte. Nu heeft ze ook haar andere zoon verloren. En inderdaad, de levens van twee jonge mannen, nog op de drempel van hun jeugd, waren abrupt tot een einde gekomen.

**STEENBERGEN NOVEMBER 1944**

Vlak achter de oprukkende Geallieerden troepen, arriveert in Steenberg de Identificatie Eenheid, en een ambtenaar van de Gemeente licht hen in dat er bijna twee maanden geleden een Engels vliegtuig is neergestort.

Er is inmiddels een houten kruis op het graf geplaatst, waarop het volgende is geschilderd:

**146612 J.B. WARWICK  
and unknown soldier  
19 - 9 - 1944**

De Ambtenaar informeert de Commandant van de ID Eenheid, Kapitein S.T. Watson, betreffende de details van de crash en voorziet hem van een motornummer en een lijstje van enkele aangetroffen voorwerpen, die naar het Hoofdkwartier van het Rode Kruis waren gezonden.



Door het daarop volgende grondige onderzoek van Kapitein Watson wordt in Februari 1945, de naam Guy Gibson aan het houten kruis toegevoegd en in het voorjaar van dat jaar wordt de inscriptie gewijzigd in:

**RAF**  
**39438 Wing Commander Guy Gibson VC, DSO, DFC**  
**and 156612 Sqn/Ldr. J. B. Warwick DFC**  
**19 - 9 - 1944**

Enige jaren na de oorlog heft de Commonwealth War Graves Commission het houten kruis vervangen door twee grafstenen.

**TWEE GRAFSTENEN... BROEDERLIJK NAAST ELKAAR**