

## HET EINDE VAN EEN DAMBUSTER (DEEL 1)

Door: Piet Meijer – Assen

Sinds 2002 ligt er langs de Janmansweg bij Den Ham (Ov) een kolossale veldkei, voorzien van een tekst waarin wordt vermeld dat op 16 september 1943 in de vroege ochtend daar een Lancaster van de RAF is neergestort, waarbij de piloot – F/Lt Leslie Gordon Knight, DSO – om het leven kwam. Hij had de andere zeven bemanningleden de kans gegeven het toestel op tijd te verlaten.



De herinneringssteen langs de Janmansweg in Den Ham (foto: Hans Dekker)

Het was een van de acht Lancasters van het 617e RAF Squadron, die hadden deelgenomen aan een low level aanval op een dijk van het Dortmund-Ems kanaal. In de loop van de jaren zijn er enkele uitstekende boeken verschenen, die zeer gedetailleerd de geschiedenis van het beroemde "Dambuster" Squadron beschrijven. Voor dit artikel is een wat andere invalshoek gekozen. Het is grotendeels ontleend aan gesprekken en briefwisselingen, uit de tachtiger jaren met bemanningsleden of hun familie.

### AUSTRALIË

Les Knight (1921) kreeg op 2 mei 1941 op het vliegveld van Tasmania zijn luchtdoop. Voor zijn familie en vrienden was het een totale verrassing dat hij koos voor de luchtmacht. In die tijd toch iets voor waaghalzen. Les stond als erg rustig bekend, reed geen auto en had nog niet eerder gevlogen. Zijn studie voor accountant had hij met uitstekend resultaat afgerond. De eerste twee maanden van zijn trainingen vloog hij met de DH82 (Tiger Moth). Van zijn later zo geroemde kwaliteit als piloot was toen kennelijk nog weinig te merken. De beoordelingen in zijn logboek worden in het algemeen als "average" omschreven, eenmaal staat er "powered approaches poor". In juli werd hij overgeplaatst naar Point Cook om te gaan trainen op de Anson. Het betekende dat hij was voorbestemd om bommenwerperpiloot te worden. Keith Fox had met Les op Point Cook gezeten en ook samen gevlogen op de Anson. Nadat ze hun wing hadden gekregen vertrokken ze vanuit Newcastle (noord van Sydney) met een oud vrachtschip dat een topsnelheid had van vijf knopen, richting Engeland. De reis ging langs Cape Town en in Sierra Leone werd een konvooi gevormd voor het laatste traject naar Liverpool. De reisduur: 3 maanden.

### ENGELAND

Begin 1942 kwam hij in Engeland aan en werd geplaatst bij 15AFU (Advanced Flying Unit) op de basis Kirmington. Daar werd de Oxford gebruikt voor de trainingen, maar in mei van dat jaar volgde overplaatsing naar 14 OTU op Cottesmore en na 1 juli op Saltby. Aanvankelijk werd daar gevlogen met

de Anson, maar eind juni werd dat de Hampden. Vanaf april was hij flight-sergeant. Het logboek wordt nu extra interessant, aangezien in deze periode ook aandacht wordt besteed aan de samenwerking in de bemanning. De samenstelling wisselt per dag en intussen worden zijn vaardigheden met "above average" beoordeeld. Op 1 juni komen we voor het eerst de naam van zijn toekomstige navigator Pilot Officer Sydney Hobday tegen als bemanningslid en enkele dagen later wordt ook de latere Wireless Operator Sgt Bob Kellow genoemd. Bob is ook een Australiër en het klikte al heel snel met Les en sindsdien waren het kamergenoten. Op 31 juli vliegt Les Knight bij 14 OTU z'n eerste operationele vlucht, een aanval op Düsseldorf.

### DE CREW

Rond 14 augustus 1942 worden de drie mannen overgeplaatst naar 1654 CU op Wigsley en wordt de bemanning verder gecompleteerd met Harry O'Brien als Rear Gunner en Fred Sutherland als Mid-upper Gunner. Beiden sergeant en afkomstig uit Canada. Een vaste Flight Engineer was er nog niet, evenmin als een Bomb Aimer. In deze fase zijn het uitsluitend Manchesters, waarmee wordt gevlogen. Wigsley was – wat de onderkomens betreft – een uiterst primitieve basis, vertelt Bob Kellow. Om bij het washok te komen moest je een halve mijl lopen en aanvankelijk was er niet eens warm water. In de avonden wordt veel getraind op de z.g. "circuits and bumps" De bemanning bestond doorgaans behalve de piloot uit de Flight Engineer, de Wireless Operator en de Gunners. De Flight Engineer fungeert als tweede piloot en assisteert door het melden van de snelheid en de bediening van de flaps. Les bediende zelf bijvoorbeeld de gashandels. Harry O'Brien had bij dergelijke oefeningen niets te zoeken in zijn staartkoepel, hij stond meestal achter de stoel van Les Knight en had zo een prima uitzicht op hetgeen er gebeurde.



Bob Kellow, Sydney Hobday en Les Knight, vermoedelijk gemaakt op Wigsley (1942)

Ook toen het op die eerste september mis ging. Harry vertelde dat ze bezig waren met het laatste rondje, toen bij het opstijgen de bakboord motor haperde. Dat was toen al een bekend mankement met Vulture motoren. De Manchester (L7298) vloog in een linker bocht en dreigde met de power op rechts naar de grond getrokken te worden. Bij dergelijke trainingen was de vlieghoogte doorgaans niet meer dan zo'n 100 tot 150 ft. Op het moment dat Les het toestel vlak kreeg, begon de motor weer te lopen. Toen voor het indraaien opnieuw een linker bocht werd ingezet, stopte de linker motor helemaal. Les riep "wheels up", maar de zenuwachtige Flight Engineer trok niet de wielen, maar de flaps in. Les merkte dat onmiddellijk en trok alsnog zelf de wielen in en slaagde er nog net op tijd in

het vliegtuig vlak te krijgen. Ze raakten het dak van een fabriek in Wigsley en ploften neer in een weiland. Halverwege de romp zat eengapend gat, waardoor ze naar buiten konden.

Iedereen was er ongedeerd uitgekomen, behalve Fred Sutherland. Hij lag stiekem te slapen en liep wat schrammen op. Met de wielen uit zou het toestel over de kop zijn geslagen. Maar ook nu was de klap zodanig dat het toestel moest worden afgeschreven. Het lag vlak langs de weg en binnen enkele minuten werden ze al door een truck opgepikt. Bij het instappen hoorde Fred de Flight Engineer zeggen: "Les – we moeten zorgen dat we het eens zijn over het verhaal". Les keek hem vragend aan en zei: "wat voor een verhaal?". Die Flight Engineer hebben ze niet meer terug gezien. In de officers mess kregen ze een groot glas whisky aangeboden, maar Les Knight liet zijn glas onaangeroerd. Hij was een meelevend lid van de Methodisten kerk in zijn geboorteplaats Camberwell. Zijn familie was bovendien aangesloten bij de "Rechabites", een genootschap waarin uit principe geen tabak en geen alcohol wordt gebruikt. Harry vertelde dat hij zich bereidwillig over het glas wilde ontfermen, maar Fred Sutherland was 'm net voor. De twee Canadezen – bekend als Obie en Doc – waren populair in de mess. Maar beiden beseften toen ook dat ze bij een goeie commandant zaten. In een brief aan zijn familie schreef Les Knight niet over de fout van de Flight Engineer maar o.m. wel: "De Wing Commander had het allemaal zien gebeuren en leek het een mooie show te vinden. Hij nam ons mee naar de officers mess, waar we ons even konden oprispen en een flink glas whisky aangeboden kregen. Ik liet het maar staan, anderen waren er als de kippen bij om het tot zich te nemen". Intussen was er voorzien in een andere Flight-Engineer, maar de positie van de Bomb Aimer was nog niet ingevuld. Vanuit Wigsley ging Sydney Hobday regelmatig naar de "The Saracen's Head", een bij de RAF populaire pub in Lincoln, waar hij ook regelmatig zijn oude vriend P/O Johnny Johnson trof. Soms gingen ze aansluitend ook dansen in de "Assembly Rooms". Beiden kenden elkaar al lang vanuit hun opleidingstijd. Johnny zat als navigator bij het 106e op Coningsby, maar was nog niet ingedeeld bij een bemanning. Sydney probeerde Johnny warm te krijgen om als Bomb Aimer in de crew van Les Knight te komen. Johnny voelde daar aanvankelijk weinig voor, hij wilde het liefst als navigator vliegen. Na enig aandringen van Sydney ging hij accoord. Les Knight heeft er kennelijk mee ingestemd en op 16 september arriveert Johnny al op Wigsley.

### **OPERATIONEEL**

Nog geen week later verhuizen ze naar het 50e Squadron, toen nog op Swinderby en op 1 oktober 1942 vliegen ze in deze samenstelling hun eerste operatie met een Lancaster op Wismar. Op 9 november – nadat ze waren vertrokken voor hun 7e missie – bleek dat de "starboard outer" mankementen vertoonde, waardoor ze genoodzaakt waren terug te keren naar de basis. Daar bleek dat er niets aan de motor mankeerde. Het was de anderen al eerder opgevallen dat de Flight-Engineer erg angstig was en moeilijk met de spanningen kon omgaan. Les Knight heeft op directe vervanging aangedrongen en ook gekregen. Die nieuwe man was Sgt Ray Grayston, die door een gedegen opleiding in de vliegtuigbouw erg veel kennis van de Merlin motoren had. Intussen was het squadron eind oktober overgeplaatst naar de basis Skellingthorpe, aan de rand van Lincoln. Ze waren de eerste gebruikers van deze – ook al weer – primitieve basis. Binnen de bemanning bestond nu de situatie dat Les Knight als Flight Sergeant van 21 jaar het commando voerde terwijl zowel Sydney als Johnny al rond de 30 jaar waren en de rang van Pilot Officer hadden. Op 8 december veranderde dat en werd Les Knight bevorderd tot Pilot Officer.

De bemanning van Les Knight nam deel aan 26 operaties, afwisselend in Duitsland, Frankrijk en Italië. Al die tijd had Leading Aircraftman Keith "Lofty" Stretch de verantwoording voor de inspectie en reparatie van de motoren. Ook het tanken en de dagelijkse motorruns behoorden tot zijn taak. Ze hadden een eigen hardstanding – aangeduid met de vliegtuig code. Het waren lange en vermoeiende dagen in vaak barre omstandigheden. Met wat oud spul hadden ze zelf een shelter in elkaar geflanst van materiaal, dat ze ergens hadden weggepikt. Hij herinnerde zich de 22e maart 1943 nog goed. Ze hadden het toestel klaar gemaakt voor een z.g. night flying test. Toen de bemanning 's ochtends het veld op kwam vertelde Johnny hem dat ze zouden worden overgeplaatst naar Scampton. Toen Keith en zijn maat Ray Fisher teleurgesteld reageerden, vertelde Les Knight dat ditmaal de Ground-Crew mee mocht. Dat was geheel in tegenstelling tot de gebruikelijke regels binnen de RAF. Beiden gingen meteen akkoord, toen al hadden ze het gevoel dat er iets speciaals aan de hand was. Het was vanzelfsprekend een eervolle uitnodiging, maar voor Sydney Hobday had het nog een nare nasleep. De navigatie officier van de basis was witheet. Hij had geregeld dat na voltooiing van de tour Sydney in aanmerking zou komen voor een speciale navigatie opleiding. Maar Sydney was er nu alles aan gelegen bij de crew te blijven en mee naar Scampton te gaan. Bij de overplaatsing is de commandant van het 50e uiterst lovend over de bijzondere kwaliteiten van Les, blijkens een notitie in diens logboek.

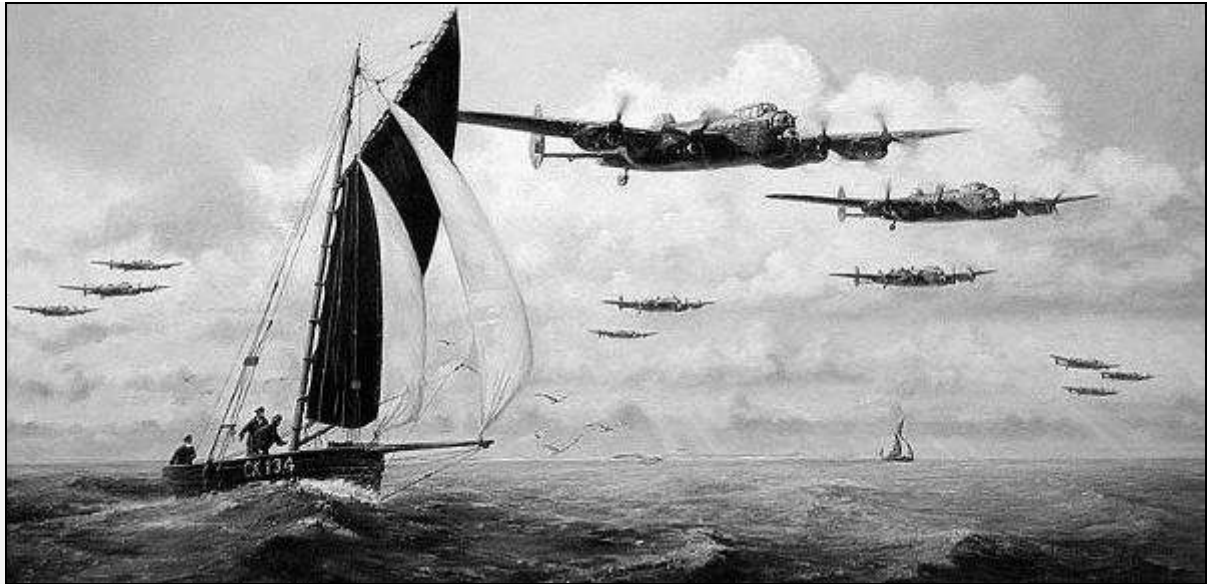
## SCAMPTON

Op Scampton was het aanvankelijk een grote wanorde. Sommige bemanningen kwamen aan zonder een eigen toestel, maar binnen enkele dagen werden die bij andere squadrons weggehaald. Keith herinnert zich dat Gibson in het begin ook voor het grond personeel speeches hield, waarbij hij iedereen op het hart drukte met niemand te praten over hetgeen ze aan het doen waren. Bijzonder was dat Gibson hen aanspoorde tijdens trainingsvluchten vooral mee te vliegen, als de bemanning hen dat vroeg.



De bemanning van Les Knight, eind mei 1943 gemaakt op Scampton. V.l.n.r. P/O H.S. Hobday (nav), P/O E.C. Johnson (B/A), Sgt. F.E. Sutherland (MUG), P/O L.G. Knight (P), P/O R.G. Kellow R/O, Sgt H.E. O'Brien (RG) en Sgt R.G. Grayston (F/E)

Keith deed dat ook en verbaasde zich over de accurate wijze waarop Les de vluchten op zeer lage hoogte uitvoerde. Ze noemden het "hedge hopping" en dat was het ook letterlijk, aldus Keith. Een huiveringwekkende belevenis. Het was ongelooflijk te zien hoe Les kalm en vakkundig het toestel over en langs obstakels stuurde. Intussen was het mei en hadden ze gigantisch veel trainingsvluchten achter de rug. Bij de low-level trainingen kwam het er vooral op aan dat de Navigator en Bomb Aimer goed met elkaar overweg konden. Dat was een sterk punt in Knight's crew. De goede verstandhouding tussen Johnny en Sydney droeg daaraan bij. Sydney waarschuwde wanneer er op kaart een bepaald object naderde, terwijl Johnny meldde wanneer hij rivieren, bruggen e.d. zag. Het was heel anders dan bij het 50e, waar ze meestal deel uit maakten van een groot aantal bommenwerpers. Bob Kellow verbaasde zich er over dat het toen meestal goed ging in de doelgebieden, wanneer daar soms drie stromen met honderden bommenwerpers bij elkaar kwamen. Nu waren ze veel meer op zichzelf aangewezen. In ieder geval waren ze blij dat ze af waren van die lange onderbroeken en zware kleding. Toen vlogen ze verreweg de meeste operaties met de letter "G" op het toestel. Ze waren ervan overtuigd dat het hun geluksletter was. Bij het 617e echter was het een uitgemaakte zaak dat Gibson met die code vloog.



Artist impression van een 617 Squadron low level practice flight

### **DE DAMMEN**

Keith Stretch was die 17e mei op de hardstanding toen Les Knight na de aanval op de Roerdammen omstreeks 04.20hrs de Lancaster parkeerde. "Lofty, je motoren hebben het buitengewoon goed gedaan, maar we hebben een korte tijd een beroep moeten doen op emergency power, ik hoop niet dat ik schade heb aangericht". De motoren waren "supercharged" en voorzien van een automatische controle op de aanjaagdruk (Automatic Boost Control). Dat kon worden overschreden door een handle over te halen, waardoor de ABC werd uitgeschakeld. De limit was slechts 2 minuten, meer betekende dat de motoren gedemonteerd moesten worden. Het was slechts 1 minuut gebruikt, zodat de motoren OK waren. Les Knight had bij de Ederdam als enige nog een bom aan boord, nadat de pogingen van Maudslay en Shannon waren mislukt. De Edersee was in tegenstelling tot de Mönnesee omringd door hoge heuvels. Om in een goede positie te komen moesten ze over het hoog gelegen Kasteel Waldeck aanvliegen om dan vrij steil naar beneden te duiken. Met een scherpe bocht naar links en een snelheid van 220m/h moest de bom op de voorgeschreven hoogte (ca 60ft) worden afgeworpen. Dat vroeg veel van de bekwaamheden van de piloot. Dat er op de Ederdam geen FLAK was, kwam – zo bleek later – omdat de Duitsers er van uitgingen dat een luchtaanval daar kansloos was. In de cockpit stond Ray Grayston naast de stoel van Les om de gashandels te bedienen, terwijl Sydney Hobday via de blister aan de rechter kant de bundels van de schijnwerpers in de gaten hield. Bij de eerste run besloot Les de bom niet af te werpen en moest er vol gas worden gegeven om met de zwaar belaste Lancaster over de heuvels weg te komen. Harry O'Brien kreeg de doodschrik toen hij links en rechts boomtakken tegen zijn staartkoepel zag slaan. Dankzij die extra power is het goed gegaan. Bij de tweede run liep het perfect. Gibson zou later zeggen dat het de beste aanval van die nacht was.