

Het einde van een Dambuster (deel 2)

Door: Piet Meijer – Assen

ACHTERAF

Sydney Hobday had tot gewoonte om in de mess piano te spelen, wanneer ze in afwachting waren voor het vertrek van een operatie. Anderen zaten op hun kamer en schreven brieven naar huis. Tijdens een bezoek aan Sydney en Ethel Hobday in 1985 werden herinneringen aan die momenten opgehaald. Op voorstel van Sydney hebben we toen de video van de Dambuster film bekeken met de bedoeling dat hij het een en ander zou toelichten. Als adviseur was hij bij het maken van de film betrokken geweest. Dat de vondst van de schijnwerpers in de romp voor de hoogtemeting niet in een musical was ontdekt, was toen al bekend.



"APRES MOI LE DELUGE"

Ze werden al eerder toegepast in o.m. Hudsons van Coastal Command voor het op de juiste hoogte droppen van dieptebommen. Dat was overigens niet zó succesvol. Wél nieuw en niet zichtbaar in de film was de methode, die Sydney en Johnny een paar dagen voor de aanval samen hadden bedacht voor de afstandsmeting. Als bekend was het de bedoeling dat de Bomb Aimer – kijkend over drie stiften op een los plankje naar de torens op de uiteinden van de dammen – kon bepalen wanneer ze de bom los moesten te laten. Het was een houten plankje met een handgreep eronder. Erg lastig voor iemand die op z'n buik ligt en op de ellebogen steunend in de ene hand dat apparaatje en met de andere hand de "bombrelease" moest bedienen. In een manoevrerende Lancaster en onder vijandelijk vuur niet echt betrouwbaar. Ze hebben toen een dag voor de aanval een modificatie laten aanbrengen door een verticale stang op de bodem te plaatsen en op de perspex koepel twee witte strepen te schilderen. Volgens Sydney hebben nog twee andere toestellen dat op het laatste moment van hen overgenomen. Een van de adressen, waar Les Knight tijdens verlovingsregels kwam, was in Ambleside. Daar woonde de familie Newton, die vroeger bevriend waren met de vader van Les – Harry Knight. Dochter Vera – toen elf jaar oud – herinnert zich die tijd nog goed. "Les was mijn held. Hij was wel wat verlegen, maar voor mij erg aardig en had een geweldig gevoel voor humor. Hij plaagde me geregeld, maar ik wilde alles wel voor hem doen. Mijn moeder deed altijd de was, die hij per post aan ons opstuurde. Ik herinner me nog goed dat Les op die maandagochtend na de Damraid bij ons kwam. Ik zag hem aankomen op de weg van de bushalte. Hij had zijn vliegerjack en laarzen nog aan. Mijn moeder zag dat hij erg vermoeid was, gaf hem wat eten en zorgde er voor dat hij vlug naar bed kon. Hij sliep 12 uur. In de loop van de dag hoorden wij via BBC radio de opgetogen berichten over de succesvolle aanval op de Roerdammen en begrepen dat onze logee daarin een aandeel moest hebben gehad". De publiciteitsmolen draaide op volle toeren. Het was voorpagina nieuws en het werd als een doorslaggevend succes gemeld. Al op donderdag 27 mei bracht het Koninklijk paar een bezoek aan Scampton.



Koninklijk bezoek op Scampton op 27 mei 1943. v.l.n.r. Les Knight, de Koning en Guy Gibson.

In een brief aan zijn ouders vertelt Les daar enthousiast over. Bij die gelegenheid maakt de Koning een keuze uit enkele ontwerpen voor een squadron embleem. Na de lunch had ook Les de gelegenheid om met zowel de Koning als de Koningin te spreken. "Charmant en eenvoudig", was zijn reactie. Enkele dagen daarvoor was bekend geworden dat hij met een DSO zou worden onderscheiden. Aan zijn ouders schrijft hij daarover; "Het schijnt dat ik de jongste officier ben die deze onderscheiding krijgt, de WingCo is ineens veel minder formeel tegen me en noemt me "Little Les". Les Knight was inderdaad niet groot, maar Guy Gibson was dat evenmin. Binnen het squadron stond Les ook wel bekend als "de kleine Australiër". Dat nam niet weg dat Gibson juist Les en zijn bemanning vroeg hem naar allerlei plekken in het UK te vliegen, waar hij voordrachten moest houden of zijn gezicht bij party's moest laten zien. Behalve zijn bekwaamheid als piloot zal hier ook meegespeeld hebben dat Les geen alcohol gebruikte. Veelal vloog Gibson dan ook op de heenvlucht en Les Knight de return. Er werden in die tijd ook regelmatig low level Fly Past's voor een goed doel gevlogen. Behalve om het publicitaire ging het bij die meetings ook om het inzamelen van geld voor diverse fondsen. In die periode is het interessant de logboeken van zowel Knight als Gibson naast elkaar te leggen. De notities van Gibson en Knight lopen niet synchroon, er werd kennelijk niet altijd gezamenlijk getraind. Op 6 mei noteert Gibson "spotlight flying at 60 ft" terwijl Knight voor een dagvlucht "X/C with goggles" meldt. Johnny Johnson vertelde dat "X/C" een aanduiding was voor cross country vluchten. Op 17 juli vermelden zowel Knight als Gibson: "To Southend, land, dropped upkeep, return". Southend-on-Sea stond niet op het vliegplan, maar daar zat een vriend van Gibson, die beloofd had een overvloedige partij verse kreeft te kunnen versieren, als ze het maar kwamen ophalen. Of daar ook enkele hoge officieren iets van hebben meegekregen, is niet bekend. Bij een andere vlucht wilde Gibson naar een vriend, die het commando had over een Fighter Squadron, dat vanaf een kleine airstrip opereerde, met aan weerszijden bomen. Gibson vloog zelf. Boven de bomen zette hij het toestel in een zij-slip alsof het een Auster was en maakte vervolgens een perfecte landing. Hoewel Gibson niet de beste piloot was binnen de RAF, maakte het bravour stukje toch indruk, aldus Fred Sutherland. Op de terugweg vloog Les en meldde Gibson via de intercom dat hij een poosje in de staartkoepel wilde zitten. Toen hij er weer uit wilde, vroeg hij waarom Fred de koepel niet geborgd had, toen hij er in klom. Hij wist kennelijk hoe het zaakje werkte. Fred had dat niet gedaan, omdat de borgpennen vernield konden worden wanneer er toch werd gedraaid.

BUCKINGHAM PALACE

Tijdens de treinreis naar Londen op de dag voor de huldiging op Buckingham Palace, zat de stemming er goed in. Er was uiteraard wat drank geregeld om de uren goed door te komen. De bekende liederen werd aangeheven en er vonden zelfs verkleedpartijen plaats. Toen de wagons op een station gekoppeld werden aan een doorgaande trein, waren er die meenden dat de machinist anders met zijn locomotief moest omgaan en het beter aan hen kon overlaten. Na wat heen en weer gepraat lieten ze het toch maar aan de man over. Hoewel Bob Kellow niet tot de groep gedecoreerden behoorde, reisde hij met dezelfde trein. Hij was bevorderd tot Pilot Officer en moest zich in Londen een officiersuniform laten aanmeten. In Engeland had Les vier families, waar hij een graag geziene gast was tijdens verloven. In Loughton – even ten noorden van Londen – waren dat Edgar en Kathleen Evans met hun twee kinderen. Edgar was een belangrijke man in de financiële wereld. Afsproken was dat Les daar zou logeren en



v.l.n.r. Sydney Hobday, Les Knight en Johnny Johnson voor Buckingham Palace op 23 juni 1943

Edgar en Kathleen die 22e juni gebruik mochten maken van zijn visitor tickets. Die waren erg verrast en opgetogen, ook al omdat ze daar hun vriend Lt. Cdr Stannard, VC zouden ontmoeten, een marine officier die nu ook met een DSO zou worden onderscheiden. De volgende ochtend reisden ze per trein naar Londen, waar ze bij Buckingham Palace door een groot aantal persmensen werden opgewacht. In zijn brief aan thuis beschrijft Les: "Er was een grote mensenmenigte bij het paleis en nadat we door de poort waren staken we een groot vierkant plein over. In de eerste zaal moesten de gasten achterblijven terwijl wij naar een ontvangstruimte liepen, waar we ons in de juiste volgorde opstelden en instructies te horen kregen. Tijdens het wachten konden we de fraaie tuin zien en had ik de gelegenheid om Dick Stannard voor te stellen aan mijn Wing Commander. Onze jongens werden als eersten naar voren geroepen. De Koning had laten weten dat hij door verblijf in buitenland verhinderd was en het was de eerste keer dat de Koningin onderscheidingen uitreikte. Zij was erg charmant en sprak met iedereen. Doordat ik een van de eersten was stond ik op een mooie plek om alles te kunnen zien en te genieten van de prachtige muziek van een salonorkest. Buiten het paleis waren er veel persfotografen, ook voor de Australische kranten. De Evans' hadden na afloop een lunch party georganiseerd in de deftige Hatchett's Club. Er waren 21 gasten waaronder Dick Stannard met vrienden en Johnny, Hobby en ik". 's Avonds waren de gedecoreerden van het 617e door de directie van de AVRO fabriek uitgenodigd voor een dinner party in het Hungarian Restaurant. Les Knight gaf er de voorkeur aan bij de Evans' te blijven, maar Sydney en Johnny lieten zich die kans niet ontnemen. Behalve de top van de fabriek was ook Roy Chadwick – ontwerper van de Lancaster – van de partij. De foto's, die van het feest zijn gepubliceerd, laten zien dat het er uitbundig aan toe ging. Dat kwam ook

doordat er diverse artiesten bij aanwezig waren, zoals de toen bekende Big Band leader Jack Hilton, het komische duo Flannagan & Allen en Arthur Askey van BBC radio. Op de menu kaart was wat slordig omgesprongen met de taal. Vet gedrukt stond er bovenaan "DAMN BUSTERS". In opdracht van de Rolls-Royce fabriek werden van de gedecoreerde mannen portretten getekend. Van de tekeningen – gemaakt door C. Orde – kregen de families een kopie toegezonden. De zeven originelen hangen nog steeds in de crew-room van 617 Squadron. Met portretten van o.m. Gibson, Shannon, Martin en Knight.



In opdracht van Rolls-Royce door C.Orde getekend portret van Les Knight.(juni 1943)

Op 19 juli werd Les Knight bevorderd tot Flying-Officer en al tien dagen later volgde zijn promotie tot Flight-Lieutenant. In het logboek van Gibson zien we dat hij op 20 augustus in Canada en de USA is. Harris en Cochrane hadden dat – zeer tegen de zin van Gibson – bij Churchill bewerkstelligd voor een "show the flag" tour. Hij werd opgevolgd door S/L Holden, waarmee hij vooraf nog een paar oefenvluchten maakte. Achteraf hebben velen zich afgevraagd waarom Holden voor die positie werd gekozen. Tot dan had Holden met Halifaxes gevlogen en was hij onervaren in low-level aanvallen. Op 29 juli gingen negen Lancasters op weg voor het droppen van "leaflets" boven enkele Italiaanse steden. P/O Rice en F/O Knight waren aangewezen voor Turijn. Daarna vlogen ze door naar Blida (Algerije) waar ze met de andere 7 toestellen een dag zouden blijven. Op 31 juli vertrokken ze daar eerst naar Ras-el-Ma en tegen de avond voor een acht uur durende vlucht naar Scampton. Behalve volle tanks hadden de toestellen ook het nodige aan lekkernijen aan boord. De ruilhandel op Blida was levendig en de meesten waren daar al op voorbereid. In de maanden augustus en september werd er intensief geoefend, wederom vooral low level en dummy bombardementen bij Wainfleet. Op 30 augustus is de overplaatsing naar Coningsby in verband met de aanleg van startbanen op Scampton.



Les Knight, nog als Pilot Officer, maar met DSO ribbon (juli 1943)

DORTMUND-EMS KANAAL

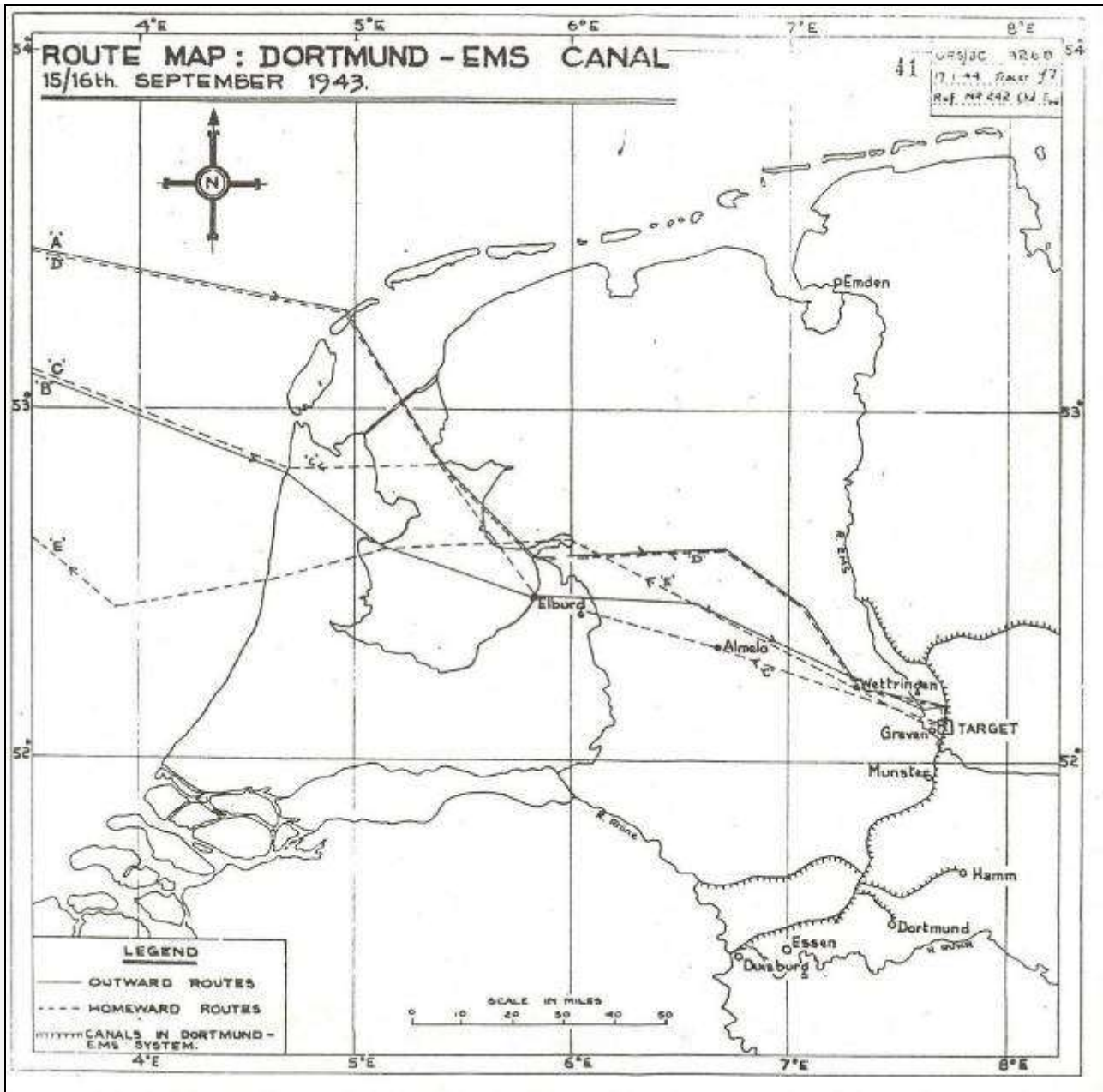
De operatie van de nacht van 15/16 september 1943 was bijzonder, aangezien het Dortmund-Ems kanaal van groot strategisch belang was voor het transport tussen het Ruhrgebied en de Oostzee havens in het noorden. Er waren die nacht geen andere aanvallen op Duitsland gepland, behoudens enkele Mosquito's die Berlijn als doel hadden. Bij het plaatsje Ladbergen in de omgeving van Munster was het waterpeil hoger dan het omliggende gebied, dat bekend was als "das nattes Dreieck". Ten westen van het dorp was een aquaduct en stroomde het riviertje Glane via een betonnen tunnel onder het kanaal door. Ook in 1940 had de RAF al een vergeefse poging gewaagd. Ditmaal koos men voor een low-level aanval. Na het succes van de Damraid eerder dat jaar lag het voor de hand dat het 617e Squadron werd aangewezen. Gibson zelf zat met een delegatie in Montreal. W/C Holden DSO DFC* vloog die nacht met de bemanning van Gibson.



Het Dortmund-Ems Kanal; de verbinding tussen het Roergebied en de Noordzeehaven Emden. Boven het nieuw gegraven en bredere deel van het kanaal. Middenin de foto is de doorgang van de Glane. Getracht is dit te camoufleren met stalen balken met daarover netten.

VALSE START

De operatie was een dag eerder gepland, maar toen de toestellen boven de Noordzee vlogen werden ze teruggeroepen. Een vooruitgestuurde Mosquito signaleerde slecht weer in het doelgebied. Tijdens de 180 graden turn raakte het toestel van S/L Maltby het water en stortte in zee. De gehele bemanning kwam om het leven. De andere zeven toestellen landden veilig op Coningsby. Bob Kellow vertelde later dat Les Knight de Lancaster doorgaans perfect aan de grond zette, maar met die bom aan boord lukte het toen wat minder goed. Besloten werd de volgende dag opnieuw te starten. De acht Lancasters waren in twee secties opgedeeld. F/L Martin – intussen terug van verlof – bood aan de plaats van Maltby in te nemen. W/C Holden leidde de eerste sectie met F/L Knight, F/L Wilson en F/L Martin, De tweede sectie stond onder leiding van F/L Alsebrook met F/L Shannon, P/O Divall en P/O Rice. De eerder gebruikte rompcode "JA" was al vrij kort na de aanval op de dammen vervangen door de letters "KC". Dat zou gedaan zijn om bemanningen, die in Duitsland zouden terecht komen, niet bloot te stellen aan mogelijke represailles ten gevolge van hun aandeel in de succesvolle damraid.



Routemap voor de aanval op het Dortmund-Emskanal, de nacht 15-16 september 1943.