

Het einde van een Dambuster (deel 3)

Door: Piet Meijer – Assen

Tactiek

Bij de aanval op de Roerdammen was de front turret permanent bezet. Het betekende dat de Midupper Gunners toen naar de neuskoepels verhuisden. Bij deze aanval koos men voor dezelfde opzet, maar nu wél met een Midupper Gunner. De extra gunners kwamen van andere squadrons. Les Woollard completeerde de bemanning van KC-N, hij kwam van 1654CU op Wigsley en had weinig ervaring in operaties. De JB144 (KC-N) vloog die nacht met de volgende bezetting:

P	F/L L.G. Knight DSO, MID
F/E	P/O R.E. Grayston
NAV	P/O H.S. Hobday DFC
B/A	F/O E.C. Johnson DFC
W/O	P/O R.G. Kellow DFM
FG	F/S F.E. Sutherland
RG	F/S H.E. O'Brien
MuG	Sgt L.C. Woollard

Als "datum-point" gold het plaatsje Wettringen. In het ORB is vrij nauwkeurig aangegeven op welke wijze de aanval moest worden uitgevoerd. Bij het "datum-point" zou de "deputy leader" een z.g. "parachute beacon" afwerpen. Drie andere "beacons" zouden worden afgeworpen bij de FLAK stellingen en het aquaduct. Gekozen was voor een nieuwe 12,000lb "blockbuster", niet te verwarren met de door Barnes Wallis ontworpen "Tallboy", die in de loop van 1944 werd gebruikt. De bomluiken van de acht Lancasters moesten iets worden aangepast om ze te kunnen sluiten. De bom was voorzien van een speciale ontsteking met een vertraging van 26 – 90 sec. De aanval moest worden uitgevoerd op een hoogte van 150 ft (ca 46 m.) bij een grondsnelheid van 180mph. In verband met de wat langere vertragingstijd was het zaak dat de intervallen tussen de aanvallen niet minder dan 2 minuten zouden zijn. Zes Mosquito's – drie van 605 Squadron en drie van 418 Squadron – begeleidden de Lancasters. Ze hadden als opdracht minimaal 1000 ft boven de Lancasters te blijven en alleen in opdracht van de "Force Leader" te assisteren.

De operatie

Rond middernacht vertrokken de acht Lancasters vanaf Coningsby. Holden start om 23.56 en de anderen volgden met intervallen van 1 minuut. Als derde "N for Nan". Boven de Noordzee groeperen de 4 zich, Holden voorop met links achter Knight en rechts achter Martin. Wilson volgt dan midden achter. Bij het naderen van de Nederlandse kust dalen de toestellen tot laag boven het water en omstreeks 02.14hrs passeren ze Vlieland. Daar wordt van koers veranderd richting Stavoren en vervolgens naar Kampen. Met een meer oostelijke koers moesten ze uitkomen bij het plaatsje Gramsbergen. Het is nu zaak om uit te kijken naar obstakels en komt het aan op de samenwerking tussen Hobday achter zijn kaartentafel en Johnson voorin. Een tijdige signalering is van veel belang, met een zwaar beladen Lancaster is het behoedzaam manoeuvreren. Plotselinge koersveranderingen zouden bovendien gevaar opleveren voor de andere toestellen in de formatie. Bij Gramsbergen wordt opnieuw van koers veranderd, nu richting Nordhorn in Duitsland. Bij het naderen van de stad worden enkele fabrieks- schoorstenen zichtbaar. Martin, Knight en Wilson weken naar rechts en links uit. Maar de minder ervaren Holden trok zijn toestel op tot ongeveer 100 meter en was tegen de heldere hemel duidelijk zichtbaar voor de FLAK bemanningen op het dak van een textiel fabriek. Het vuur werd geopend en vrijwel direct werd een van zijn brandstof tanks geraakt. De andere bemanningen zagen het toestel als een vuurbal even buiten Nordhorn neerstorten. De jarige Holden vloog die nacht met de bemanning van Gibson. Allen kwamen om het leven.



Het Dortmund-Ems Kanal , opname uit 1943

Mist

Volgens afspraak nam Martin het commando van de eerste groep over. Ze vlogen nu naar het plaatsje Wettringen – ca. 18 km ten westen van het doel – dat als “datum-point” was aangegeven. Daar waren ook de zes Mosquito’s al aangekomen. Martin leidde zijn groep langs de noordkant van Rheine om de FLAK locaties daar te ontlopen. Intussen werd duidelijk dat er een dichte grondmist kwam opzetten. De afgesproken “Flares” werden niet gezien. Aangegeven was dat de toestellen in afwachting van hun beurt een vierkant circuit zouden vliegen, de rechte stukken met een vliegtijd van telkens een minuut. Deze “Square Search” was bedoeld om in de buurt van het doel te blijven. Toen Les Knight merkte dat hij vrij dicht achter Martin zat, nam hij voor de eerste en derde “leg” wat meer tijd. Iedereen keek nu uit naar het kanaal, dat door de dichte mist niet gezien werd. Plotseling schreeuwde O’Brien vanuit z’n staartkoepel “Wilson is geraakt”. Hij zag het brandende toestel neerstorten in een weiland, dicht langs het kanaal en kon daardoor ook het glinsterende wateroppervlak zien.



Een van de sluisen in het Dortmund-Ems Kanal , circa 1943

Bij onderzoek in Ladbergen zou later blijken dat de FLAK stellingen daar die avond een schietverbod hadden. Dat was in verband met vliegbewegingen van de Luftwaffe vanaf het vliegveld Handorf. Bij de vierde passage van de Lancasters was de FLAK commandant ervan overtuigd dat het Lancasters waren en herkende hij zelfs de roundels op de romp. Op eigen initiatief werd het vuur geopend, Wilson was daarvan het slachtoffer. Ook het toestel van Knight kreeg treffers en Harry O’Brien dacht dat ook daardoor het hoogteroer

was beschadigd.

Bomen

Om zich te kunnen oriënteren ging Les Knight wat lager vliegen. Fred en Johnny schreeuwden vanuit de neuskoepel: "Bomen rechtvoor". Les Knight reageerde onmiddellijk, maar kon niet voorkomen dat de toppen van de bomen werden geraakt. Sydney Hobday sprong op en zag dat de motoren aan de linkerkant vol met takken zaten, die er links en rechts vanaf vlogen. Les vroeg Harry O'Brien of hij iets bij de staart kon zien, omdat de roeren slecht reageerden. Ook daar zaten takken om het stabilo en het kielvlak aan bakboordzijde. De radiatoren raakten verstopt en Ray Grayston zag de olietemperatuur voor de bakboordmotoren gevaarlijk stijgen. Bob Kellow kon vanaf zijn plaats lange rooksluizen achter de uitlaten zien. Les Knight besloot Martin toestemming te vragen om de bom te lossen en terug naar Coningsby te gaan. Onmiddellijk reageerde Martin met een "in hemelsnaam Les, laat 'm vallen en zie dat je heelhuids thuis komt" Vanuit de andere toestellen klonken eveneens bemoedigende woorden, ook van een van de Mosquito's. Die werd gevlogen door de Australiër F/O Scherf, die Les kende. Ze hadden elkaar regelmatig ontmoet in het Australian House in Londen. Les kon nu de van een zware last bevrijdde Lancaster optrekken tot zo'n 1500 ft. en Sydney had een nieuwe koers berekend om zo snel mogelijk Coningsby te kunnen bereiken. Van de eerste groep was nu alleen Martin nog in staat het doel aan te vallen. De tweede sectie van Alsebrook kwam iets eerder in het doelgebied aan. Onduidelijk is wat er gebeurde met Alsebrook. De FLAK stellingen bij Rheine hadden eveneens een schietverbod, maar ook daar werden de toestellen herkend en is er gevuurd. Aangenomen is dat Alsebrook werd neergeschoten. Het toestel kwam in de haven van Saerbeck terecht en nadat het was gelicht, bleek de bom te zijn afgeworpen. De Lancaster van P/O Divall was kort daarna slachtoffer van lichte FLak en stortte neer bij Steinbeck, in de omgeving van het Mittelland kanaal. Even daarvoor kwam zijn bom daar in het kanaal terecht en explodeerde. Mogelijk dat hij overwoog een noodlanding te maken en zijn bom kwijt wilde. Vermoed wordt dat ook Rice ver ten noorden van Ladbergen aan het zoeken is geweest. Hij keerde als laatste terug op Coningsby. Shannon en Martin werden bij hun pogingen om het kanaal vinden zwaar belaagd door de stellingen daar. Shannon dropte als eerste zijn bom, die op het jaagpad aan de oostzijde explodeerde. De bom van Martin kwam in het water terecht, ook zonder schade aan te richten.



Dortmund-Ems Kanal met jaagpad, circa 1943

Den Ham

In het toestel van Les Knight steeg de spanning. Ray Grayston moest door oververhitting al snel de linker buitenmotor uitschakelen en even later werd duidelijk dat ook de linker binnenmotor het op zou geven. Les Knight vroeg O'Brien naar voren te komen. Door het uitvallen van de linker binnenmotor was ook de hydraulische druk voor de geschutskoepels weggefallen. Om het toestel enigszins op koers te houden moest het rechter pedaal diep

worden ingedrukt, wat veel kracht kostte. Les vroeg Harry om vanuit de neuscompartiment het pedaal zo hard mogelijk aan te trekken. Met z'n arm om die stang lukte dat, zij het met veel pijn. De stuurboord motoren draaiden al enige tijd op volle kracht en daarvan begon de temperatuur ook op te lopen. Ray Grayston probeerde een van de linker motoren weer aan de praat te krijgen. Dat leek te lukken, maar even later was ook die hoop vervlogen en zette hij de propellers opnieuw in de vaanstand. Fred Sutherland had ook niets meer te zoeken in de voorste geschutskoepel en Les Knight vroeg 'm naar achteren te gaan om samen met Les Woollard zoveel mogelijk gewicht overboord te zetten. Daar zijn ze niet meer aan toe gekomen. Ze verloren nu steeds meer hoogte. Op minder dan 1000 ft. zag Les Knight het onvermijdelijke in en gaf opdracht te springen. Sydney meldde via de intercom dat ze boven Nederland zaten en ze in zuidelijke richting moesten zien weg te komen. Nu de hulp van Harry O'Brien wegviel, kon Les Knight het toestel met veel moeite recht houden. Johnny Johnson, Ray Grayston en Harry O'Brien verlieten als eersten het toestel via het vloerluik in de neus. Sydney Hobday volgde en als laatste Bob Kellow, nadat hij een noodsignaal had verzonden. Bob vertelde dat hij zich het beeld van zijn kameraad in z'n stoel nooit zal vergeten. Les riep "God bless" en Bob verliet het toestel. Via de zijdeur hadden daarvoor Les Woollard en Fred Sutherland het toestel verlaten. In Den Ham waren inwoners wakker geworden van de laag overvliegende bommenwerper. Een ooggetuige zag via een dakraam even later de Lancaster het dorp weer naderen, maar nu nóg lager. Kort voor de bebouwing trok het toestel op, vloog rakelings over de daken en verdween buiten zijn gezichtsveld in noordelijke richting. Toen hij enkele secondes daarna een doffe dreun hoorde, wist hij dat het toestel was neergestort. Het landschap van het Eerder Achterbroek werd gekenmerkt door kleinschalige landbouw percelen, omzoomd door houtwallen. Opnieuw vloog de Lancaster door bomen om vervolgens in een volgende houtwal tot stilstand te komen. Al snel waren er omwonenden op de plek bij het fel brandende toestel.



Deze opname is 16 september 1943 omstreeks 12.00 uur gemaakt van het wrak van de Lancaster JB144 bij de Janmansweg op het moment dat de kist met het stoffelijk overschot van Les Knight in de lijkkoets wordt geschoven (links achter)

Onder hen ook Baron van Pallandt met zijn vriend Titus Leeser. De foto van het wrak werd rond het middaguur gemaakt door meester Snel, die als fotograaf actief was voor de ondergrondse. Dat was op het moment dat de kist met het stoffelijk overschot van Knight in de lijkkoets werd geschoven. De begrafenis vond diezelfde dag om 18.00 uur plaats. Bij het graf werd gesproken door een dominee en een Duitse officier. Op de begraafplaats werd verder niemand toegelaten. Bij aankomst van de koets bij de begraafplaats maakte meester Snel ook een foto, waarop te zien is dat er veel dorpingen langs de weg stonden om op deze wijze de onbekende piloot de laatste eer te bewijzen.



De aankomst van de lijkkoeft bij de Oude Begraafplaats van Den Ham



Sydney Hobday (1946) bij het graf van Les Knight in Den Ham. Het eikenhouten kruis werd i.o.v. de Duitsers gemaakt. Het losse witte kruis is kennelijk een tijdelijke voorziening

Mysterie

In 1984 verscheen in het "Denekamps Weekblad" een reeks artikelen, waarin getwijfeld werd of het 617e Squadron wel het goede kanaal had gebombardeerd. Het verhaal van Jos Knippers was in hoofdzaak gebaseerd op een plaatselijk politierapport, waarin diezelfde nacht een zware explosie in het Kanaal Almelo-Nordhorn wordt gemeld. Denekamp ligt in Twente, dicht tegen de grens met Duitsland. Door de enorme explosie vielen enkele gewonden en raakten ca. 100 woningen beschadigd. Geopperd werd dat het de bom uit het toestel van Les Knight zou zijn. Zowel Johnny Johnson als Sydney Hobday achten dat onmogelijk. De explosie bij Denekamp was om 04.08 uur, terwijl volgens het politierapport van Den Ham de Lancaster daar om 03.50 uur is neergestort. Bovendien weet Johnny dat de ontsteking van de bom voor de afworp niet was geactiveerd. Volgens Sydney Hobday had de Lancaster op twee motoren toen een grondsnelheid van 110 m/hr (177km/u). Dat betekent dat Knight minimaal 20 minuten vóór de crash uit het doelgebied is vertrokken en de bom dus om ongeveer 03.30 uur al is afgeworpen. De vraag is welk toestel dan die bom daar heeft afgeworpen, want een dermate heftige explosie kon niet veroorzaakt zijn door een gebruikelijke bom. Bovendien waren er – al dan niet met opzet – die nacht geen andere operaties op Duitsland. Shannon en zijn crew zagen hun bom op het jaagpad en vervolgens in het water terecht komen. Het tijdstip waarop Martin zijn bom loste komt overeen met die in Denekamp. Van Martin en zijn bemanning is echter bekend dat zij tijdens de run veel hinder hadden van FLAK. Opmerkelijk is dat Hobday en Johnson twijfels hadden over de betrouwbaarheid van de rapportage van Rice, Ook Shannon was die mening toegedaan. Rice meldde dat zijn bom ten noorden van de Waddeneilanden is afgeworpen. Vast staat in ieder geval dat hij in het doelgebied gedesoriënteerd raakte.

D.E. KANAAL 15/16 SEPT. 1943		OVERZICHT (NED.) TIJDEN					
		<01.00 UUR	<02.00	<03.00	<04.00	<05.00	<06.00
HOLDEN (S)	EE 144			=C	<NORDHORN		
MARTIN (Z)	EE 150			+++++	+++B		====L
KNIGHT (N)	JB-144			+++B+++C	<DEN HAM		
WILSON (X)	JA 898			=C	<LADBERGEN		
ALSBROOK (A)	EE 130			+++++B+C	<BERGESHÖVEDE		
SHANNON (K)	EE 146			+++++B		====L	
RICE (B)	EE 131			+++++B		?	
DIVALL (E)	JA 874			+++++B+C	<STEINBECK		====L
					B	< EXPLOSIE	DENEKAMP

=====	VLIEGTIJD VAN EN NAAR DOELGEBIED	B AFWORP BOM
+++++	VLIEGTIJD BINNEN HET DOELGEBIED	C CRASH
		L LANDING

RAF Activiteiten in de nacht van 15 op 16 september 1943