

Donald L. Miller

# Masters of the Air

*De Amerikaanse bommenwerperpiloten die tijdens  
de Tweede Wereldoorlog tegen nazi-Duitsland vochten*



Karakter Uitgevers B.V.

# Inhoud

Proloog: De 'Bloody Hundredth'	15
1: De bommenwerpermaffia	45
2: De amateurs van Eaker	74
3: Het gevaarlijke luchtruim	96
4: Vlieger neer!	138
5: De anatomie van moed	156
6: Leer ze te doden	207
7: De klokken van de hel	236
8: Mannen die oorlog voeren	275
9: Het keerpunt	309
10: Bevrijd luchtruim	341
11: De dodelijke val	388
12: Gevangenen van de Zwitsers	434
13: Ik heb mijn buik vol van de oorlog	456
14: Het prikkeldraad	495
15: Verschrikking zonder einde	533
16: De schoorstenen blijven bijna altijd staan	579
17: Een stoet van ellende	628
Epiloog	667
Dankbetuiging	673
Bibliografie	677
Register	713

In het voorjaar van 1944 [...] waren we heer en meester in de lucht. De grimmigheid van de strijd was een grotere belasting voor de Luftwaffe geworden dan ze aankon. [...] Voor ons luchtoverwicht, dat eind 1944 zou uitgroeien tot een totale suprematie in het luchtruim, moet alle hulde worden gebracht aan de Achtste Luchtmacht van de Verenigde Staten.

WINSTON CHURCHILL, *Closing the Ring*

Hij was zich voortdurend bewust van de aanwezigheid van zijn kameraden om hem heen. Hij had het gevoel dat de subtiele broederschap van de strijd nog sterker was dan de zaak waarvoor ze vochten. Het was een mysterieuze verbondenheid die voortkwam uit de damp en het gevaar van de dood.

STEPHEN CRANE, *The Red Badge of Courage*

## PROLOOG

# De ‘Bloody Hundredth’

De Achtste Luchtmacht was een van de belangrijke strijdmachten uit de geschiedenis van de oorlogvoering. Ze beschikte over de beste uitrusting en de beste manschappen, die op een handvol na allemaal uit de burgermaatschappij afkomstig waren, opgeleid en bereid om te vechten voor hun land en een zaak waarvan ze beseften dat die in gevaar was – vrijheid. Dat maakte de Tweede Wereldoorlog zo speciaal.

ANDY ROONEY, *My War*

### **Londen, 9 oktober 1943**

Majoor John Egans eigen oorlog begon aan het ontbijt in een Londens hotel. Egan had twee dagen verlof en was gestationeerd op Thorpe Abbots, een Amerikaanse bommenwerperbasis die een kleine 150 kilometer ten noorden van Londen lag op loopafstand van het gehucht in Norfolk dat de basis haar naam had gegeven. Basis 139, volgens de officiële aanduiding, met haar 3.500 man vliegend en ondersteunend personeel, was aangelegd op het land van een edelman, en de bemanningen vlogen naar de oorlog over de geploegde velden van Sir Rupert Mann, die bewerkt werden door pachters die vlak in de buurt in bouwvallige cottages woonden.

Thorpe Abbots ligt in East Anglia, een streek met een rijke geschiedenis, met eeuwenoude boerderijen, kronkelende riviertjes en grote stukken vlak, laaggelegen moerasgebied. Het strekt zich vanaf Cambridge met zijn vele torenspitsen in noordoostelijke richting uit tot aan het hoger gelegen Norwich met zijn fraaie kathedraal, en naar het zuidoosten tot aan Great Yarmouth, een drukke havenplaats aan de donkere wateren van de Noordzee. Met zijn sloten, windmolens en uitgestrekte meren lijkt dit platte stukje Engeland wel wat op het nabijgelegen Nederland, aan de overkant van de Noordzee.

Het is een stuk land dat in zee uitsteekt en tijdens de oorlogsjaren als een opgeheven strijdbijl in de richting van de vijand wees. En op de gedraineerde weilanden en akkers konden vrij gemakkelijk vliegvelden worden aangelegd van waaraf men tot diep in het Duitse Rijk door kon dringen. De streek liep qua tempo en mentaliteit zo'n honderd jaar achter op Londen, maar door de oorlog was dit deel van Engeland veranderd in een van de belangrijkste frontgebieden van de wereld, een front zoals dat in de geschiedenis nog nooit te zien was geweest.

Je zou het een 'luchtfront' kunnen noemen. Vanuit de recentelijk aangelegde bases in East Anglia werd er een nieuw soort oorlog gevoerd – het strategisch bombarderen vanaf grote hoogte. Het was een unieke gebeurtenis in de geschiedenis van de oorlogvoering, nog nooit eerder vertoond en daarna ook nooit meer herhaald. De technologie die nodig was om een langdurige, grootschalige oorlog met bommenwerpers te voeren kwam pas begin jaren veertig beschikbaar, en tegen het einde van die allereerste bommenwerperoorlog bleek deze vorm van oorlogvoering door de straalmotor, door raketten aangedreven geleide wapens en de atoombom al achterhaald. In de ijle, ijsskoude lucht boven het noordwesten van Europa bloedden en stierven luchtmachtmensen in een omgeving waarmee tot dan toe nog geen enkele soldaat ervaring had opgedaan. Het was een luchtoorlog die niet op een hoogte van 3.600 meter werd uitgevochten, zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog, maar twee of drie keer zo hoog, in de buurt van de stratosfeer, waar de elementen gevaarlijker waren dan de vijand. In dit prachtig blauwe slagveld was de kou dodelijk, kon de lucht niet worden ingeademd en zorgde de zon ervoor dat de bommenwerpers waren overgeleverd aan een snelle vernietiging door Duitse jachtvliegtuigen en luchtdoelgeschut. Deze oneindige, onbekende ruimte waarin de dood elk moment kon toeslaan, voegde een geheel nieuwe dimensie toe aan de beproevingen van het gevecht, waardoor de militairen voor het eerst met tal van emotionele en fysieke problemen werden geconfronteerd.

Voor de meeste bemanningsleden was het vliegen even vreemd als het gevecht. Voordat ze in dienst gingen, hadden duizenden Amerikaanse piloten nog nooit een voet in een vliegtuig gezet en nog nooit op iets angstaanjagenders geschoten dan een eekhoorn. Deze nieuwe vorm van oorlogvoering deed een nieuw type geneeskunde ontstaan – luchtvaartgeneeskunde. De psychiaters en chirurgen die op dit gebied pioniersarbeid verrichtten, werkten in ziekenhuizen en klinieken die dicht in de buurt van de bommenwerperbases lagen. De mannen werden erheen gestuurd als hun gezicht of vingers door bevroeringsverschijnselen waren gehavend, of als ze door trauma en doodsangst niet meer in staat waren te vliegen.

Oorlog voeren met bommenwerpers hield in dat de bemanningen slechts af en toe in actie kwamen. Perioden van doelloosheid en verveling werden gevolgd door korte uitbarstingen van felle strijd en angst; en de mannen keerden na een vlucht terug naar schone lakens, een warme maaltijd en Engelse meisjes die grote bewondering voor hen koesterden. In deze onvoorspelbare oorlog kon een jongeman van negentien of twintig jaar om elf uur 's ochtends boven Berlijn in een gevecht op leven en dood gewikkeld zijn, en om negen uur 's avonds met het vriendinnetje van zijn dromen in een Londens hotel aan de bar zitten. Er waren infanteristen die jaloers waren op het comfort en de pleziertjes die voor vliegers waren weggelegd, maar in een door een Amerikaanse navigator geschreven roman vraagt een hoofdpersoon zich af: 'Hoeveel infanteriejongens denk je dat bereid zouden zijn om naar het front af te reizen als je ze een vliegtuig met volle tanks meegaf?' Maar de luchtoorlog, die aan het Amerikaanse publiek werd verkocht als een snelle, beslissende manier om de oorlog te winnen, werd alsnog een trage, meedogenloze uitputtingsslag.

John Egan was commandant van een squadron dat vloog met de Boeing B-17 Flying Fortress, een van de meest geduchte moordmachines uit die tijd. Hij was een *bomber boy*; hij had de taak te vernietigen. En net als de meeste andere bemanningsleden van bommenwerpers deed hij zijn werk zonder ook maar enige last van zijn geweten te hebben, want hij was ervan overtuigd dat hij voor een nobele zaak vocht. En hij doodde ook om niet zelf gedood te worden.

Egan vloog nu vijf maanden gevechtsmissies in het gevaarlijkste oorlogsgebied dat er te vinden was; hij speelde bij wijze van spreken in 'de hoofdklasse', zoals de mannen het noemden; en dit verlot was de eerste keer dat hij wat langere tijd niet zou worden ingezet – hoewel het nauwelijks iets leek uit te maken. Die nacht werd de stad door de Luftwaffe, de Duitse luchtmacht, hevig gebombardeerd, waardoor her en der rond zijn hotel branden uitbraken. Het was de eerste keer dat hij zelf werd gebombardeerd en hij merkte dat slapen onmogelijk was, met alle gillende sirenes en dreunende explosies om hem heen.

Egan was ingedeeld bij de Achtste Luchtmacht, een met bommenwerpers uitgerust legeronderdeel dat een maand na Pearl Harbor op de in Georgia gelegen Savannah Army Air Base was gevormd met als doel om als eerste Amerikaanse strijdmacht het grondgebied van nazi-Duitsland te bombarderen. Van een bescheiden begin groeide het in hoog tempo uit tot een van de grootste aanvalsmachten uit de geschiedenis. Egan was in het voorjaar van 1943 in Engeland aangekomen, een jaar nadat de eerste manschappen en vliegtuigen van de Achtste Luchtmacht op bases waren

neergestreken die hun ter beschikking waren gesteld door de RAF, de Royal Air Force, die al sinds 1940 met zijn bommenwerpers Duitse steden bestookte. Elke afzonderlijke Bombardment Group (BG) – dit was het 100ste – bestond uit maximaal vier squadrons van acht tot twaalf viermotorige bommenwerpers – zogeheten *heavies* – en opereerde vanaf een eigen vliegbasis, die óf in East Anglia lag, óf in de Midlands, ten noorden van Londen, rond de stad Bedford.\*

In 1943 werden er aan de Achtste Luchtmacht een tijdlang vier bombardementsgroepen toegewezen die met de tweemotorige B-26 Marauders waren uitgerust, toestellen die voornamelijk – en met wisselend succes – voor het bombarderen vanaf lage en middelgrote hoogte werden gebruikt. Maar in oktober van dat jaar werden deze kleine eenheden overgeheveld naar een andere in Engeland gestationeerde Amerikaanse luchtmacht, de Negende, die op dat moment verder werd uitgebouwd en hoofdzakelijk bedoeld was om na de invasie van het door Duitsland bezette Europese vasteland luchtsteun aan grondtroepen te verlenen. Vanaf dat moment tot aan het einde van de oorlog waren de enige typen bommenwerper waarover de Achtste Luchtmacht beschikte de B-17 Flying Fortress en de Consolidated B-24 Liberator, de enige twee Amerikaanse vliegtuigen die in staat waren om vanaf grote hoogte verafgelegen doelen aan te vallen. Maar de Achtste Luchtmacht hield wel zijn eigen Fighter Command, met jachtvliegtuigen die de bommenwerpers bij hun aanvallen op de middellange afstand in het noordelijk deel van Europa moesten escorteren. De vliegers van Fighter Command vlogen met de eenmotorige Republic P-47 Thunderbolt en de tweemotorige Lockheed P-38 Lightning, die opereerden vanaf bases die in de buurt lagen van de vliegvelden waar de bommenwerpers waren gestationeerd.

Als de 100ste Bomb Group aan een missie begon, werd ze gewoonlijk vergezeld door twee andere bombardementsgroepen, afkomstig van bases in de buurt, de 390ste en de 95ste, en deze drie groepen vormden samen de 13de Combat Wing. Een *combat wing* was een klein onderdeel van een formatie die uit vele honderden bommenwerpers en jachtvliegtuigen bestond; ze deden de aarde trillen onder de voeten van Engelse dorpsbewoners als dezen 's ochtends vroeg uit hun cottage kwamen om de Amerikanen te zien vertrekken 'om de moffen eens flink op hun donder te geven'.

---

\* Als bemanningsleden het over hun Bombardment Group hadden, spraken ze gewoonlijk over hun Bomb Group, en dat is dan ook de term die ik in het hele boek heb gehanteerd waar het om specifieke eenheden gaat. Daarnaast heb ik, wanneer het niet om een specifieke eenheid gaat, de term bombardementsgroep gehanteerd.

'Iedereen was diep onder de indruk van de aanblik van de enorme formaties die vanaf de vliegvelden in East Anglia opstegen,' schreef historicus John Keegan, die tijdens de oorlog in Engeland opgroeide. 'Het ene squadron na het andere verhief zich in de lucht om te gaan cirkelen en zich tot groep en wing samen te voegen, en vervolgens in zuidoostelijke richting te verdwijnen voor het oversteken van de Noordzee, op weg naar hun doelwitten, een glinsterende en fonkelende verzameling gracieuze vliegtuigen die een enorme militaire macht vertegenwoordigden en die volmaakt witte condensatiestrepen, afkomstig van wel zeshonderd vleugeltips, door de diepbloauwe Engelse zomerlucht trokken. Bij elke missie werden drieduizend van de beste en intelligentste Amerikaanse vliegers de lucht ingestuurd, tien man per toestel, terwijl elk toestel een karakteristieke bijnaam had, vaak gebaseerd op de titel van een liedje, zoals *My Prayer*; of een regel uit een film, bijvoorbeeld "I am Tondelayo".'

Tijdens de vlucht naar de kust 'stemden we onze radio op de BBC af en luisterden we naar de sentimentele liedjes van die dag,' herinnerde copiloot Bernard R. Jacobs uit Napa, Californië, zich. En terwijl hij over het onveranderlijk groene Engelse landschap vloog, vond Jacobs het maar vreemd dat dit zo vredig ogende land het verzamelgebied was voor een veldtocht die zou leiden tot een onvoorstelbare slachtpartij en verwoestingen die de wereld nog nooit had beleefd.

Hoewel president Franklin D. Roosevelt recentelijk een eind had gemaakt aan de mogelijkheid om vrijwillig dienst te nemen, was de Achtste Luchtmacht nog steeds een elite-eenheid die geheel uit vrijwilligers bestond, mannen die dienst hadden genomen voordat het presidentiële besluit van kracht was geworden, of buitengewoon gekwalificeerde mannen die door rekruteringsofficieren van de luchtmacht waren ingepikt nadat ze als dienstplichtigen bij het leger waren opgekomen, voordat ze voor een specifieke functie waren bestemd. De bommenwerperbemanningen van de Achtste Luchtmacht bestonden uit mannen die uit elk deel van de Verenigde Staten en uit alle mogelijke milieus afkomstig waren. Er zaten laatstejaarsstudenten geschiedenis uit Harvard bij, mijnwerkers uit West Virginia, juristen van Wall Street en veedrijvers uit Oklahoma, Hollywoodidolen en bekende footballspelers. De acteur Jimmy Stewart was een bomber boy, en dat gold ook voor de 'koning van Hollywood', Clark Gable. Beiden dienden samen met mannen en jongens die kort daarvoor nog in Manhattan kantoorramen hadden gewassen, of in Pennsylvania kolenwagens hadden geladen – Polen en Italianen, Zweden en Duitsers, Grieken en Litouwers, Amerikanen van indiaanse komaf en Spaanstalige Amerikanen, maar geen Afro-Amerikanen, want het officiële luchtmachtbeleid stond niet toe



dat bij de gevechtseenheden van de Achtste Luchtmacht zwarten werden ingedeeld. In de claustrofobische ruimtes aan boord van zware bommenwerpers, in de beproevingen van het gevecht, vonden katholieken en joden, mannen van Engelse en Ierse komaf, elkaar in het verlangen niet te sterven. Bij bombardementsvluchten was het vermogen om te overleven, en om de angst op afstand te houden, net zo afhankelijk van de aard van de bemanning als geheel als van de persoonlijkheid van de individuele bemanningsleden. ‘Misschien heeft er nergens in de geschiedenis van de oorlogvoering,’ schreef Starr Smith, voormalig inlichtingenofficier bij de Achtste Luchtmacht, ‘zo’n verbondenheid tussen krijgslieden bestaan als tussen de bemanningsleden van zware bommenwerpers.’

De Achtste Luchtmacht was in Engeland gearriveerd op het absolute dieptepunt van de oorlog voor de landen die een front tegen de asmogendheden hadden gevormd: Duitsland, Italië, Japan en hun bondgenoten. De in het Verre Oosten gelegen gebiedsdelen van Engeland, Nederland en Frankrijk waren recentelijk in Japanse handen gevallen, net als de door de VS bezette Filipijnen. In mei 1942, toen generaal-majoor Carl A. ‘Tooey’ Spaatz in Londen aankwam om het commando over de Amerikaanse luchtoperaties in Europa op zich te nemen, heerste Japan over een uitgestrekt territoriaal imperium. De *fighter boys* van de Royal Air Force hadden in de zomer van 1940 weliswaar de Slag om Engeland gewonnen en de Engelse bevolking had de Blitz doorstaan, de eerste langdurige bombardementscampagne van de oorlog, maar sinds de evacuatie van het Britse leger uit Duinkerken in mei/juni 1940 en de nederlaag van Frankrijk kort daarna was Duitsland de absolute alleenheerser over West-Europa. In het voorjaar van 1942 stond Groot-Brittannië er alleen voor en was het uiterst kwetsbaar, als laatste Europese democratie die zich nog tegen de nazi’s staande wist te houden. De vraag diende zich aan: hoe kon het beste de tegenaanval worden ingezet?

‘Op het Europese vasteland hebben we geen leger dat het Duitse militaire apparaat kan verslaan,’ verklaarde premier Winston Churchill. ‘Maar er is één ding dat hen [...] op de knieën zal dwingen, en dat is een vernietigende, allesverwoestende aanval vanuit dit land door zeer zware bommenwerpers op het grondgebied van nazi-Duitsland.’ RAF Bomber Command voerde vanaf 1940 bombardementen uit op doelen in Rijnland-Palts en het Ruhrgebied, twee belangrijke centra van de Duitse zware industrie. De eerste RAF-aanvallen van de oorlog vonden bij daglicht plaats, maar nadat daarbij enorme verliezen waren geleden was de RAF gedwongen alleen nog maar ’s nachts te bombarderen en zijn methodiek bij het selecteren van doelwitten te herzien. Omdat afzonderlijke fabrieken op maan-

loze nachten niet duidelijk konden worden waargenomen, laat staan dat er voltreffers op geplaatst konden worden, ging de RAF over tot het bombarderen van hele steden – *city busting* noemden de bemanningen het terecht, 'steden mollen'. Het was de bedoeling om vernietigende branden te veroorzaken waarbij duizenden inwoners de dood zouden vinden en waardoor het moreel van de Duitse burgerbevolking zou worden gebroken. Deze bombardementen waren ongelooflijk onnauwkeurig en de verliezen onder de bemanningsleden waren ontstellend groot. Maar het doden van Duitsers had een buitengewoon positieve invloed op het moreel van de Britten – het werd gezien als vergelding voor het bombarderen van Coventry en Londen, en Engeland beschikte verder over geen enkele manier om Duitsland schade toe te brengen. Totdat de geallieerde legers in de laatste maanden van de oorlog Duitsland binnentrokken, waren strategische bombardementen de enige gevechtshandelingen die binnen de grenzen van nazi-Duitsland plaatsvonden.

De Achtste Luchtmacht was naar Engeland gestuurd om deel te nemen aan deze steeds verder geïntensiveerde bombardementscampagne, die uiteindelijk de langste slag uit de Tweede Wereldoorlog zou blijken te zijn. Ze was in augustus 1942 met haar operaties begonnen, ter ondersteuning van de Britse oorlogsinspanningen, maar met een eigen opzet. De sleutel daartoe was het uiterst geheime Norden-richtapparaat, dat begin jaren dertig door wetenschappers van de Amerikaanse marine was ontwikkeld. Vliegers als Johnny Egan hadden het apparaat in de hoge, sprankelende lucht van het Amerikaanse westen uitgeprobeerd, en hadden hun bommen met spectaculaire nauwkeurigheid op zanddoelen weten af te werpen; er waren bommenrichters die beweerden dat ze vanaf een hoogte van 6.000 meter een bom in een augurkenvat konden mikken. Het Norden-richtapparaat zou het bombarderen vanaf grote hoogte zowel een stuk effectiever als humaner maken, beweerde de luchtmachtleiding. Aanvallen op steden konden nu met chirurgische precisie worden uitgevoerd en de Duitse munitiefabrieken konden worden vernietigd met minimale schade aan de burgerbevolking en haar huizen.

De Achtste Luchtmacht was het instrument dat moest bewijzen dat er inderdaad augurkenvaten konden worden geraakt. Met toestellen als de Flying Fortress en de even geduchte B-24 Liberator, machines die op grote schaal dood en verderf konden zaaien, kon de oorlog worden gewonnen, zo beweerden de theoretici op het gebied van oorlogvoering met bommenwerpers, zonder dat er grote slachtpartijen op de grond voor nodig waren, zoals die tijdens de Eerste Wereldoorlog hadden plaatsgevonden, en zonder grote verliezen in de lucht. Dit nog niet beproefde idee sprak

het Amerikaanse publiek, dat geen zin had in lange oorlogen maar minder goed begreep dat een strijd geen enkele theorie heel laat, wel aan.

Strategische bombardementen bij daglicht konden worden uitgevoerd door alleen bommenwerpers, zonder jachtvliegtuigen die hen moesten beschermen. Dat was de onwrikbare overtuiging van brigadegeneraal Ira C. Eaker, de voormalige jachtvlieger die Carl Spaatz had aangesteld als hoofd van de bommenwerperoperaties bij de Achtste Luchtmacht. Vliegend in dicht opeengepakte formaties – die *combat boxes* vormden die zichzelf goed konden verdedigen – beschikten de bommenwerpers, dacht Eaker, over ruim voldoende vuurkracht om zich een weg naar het doelwit te banen.

Johnny Egan geloofde in strategische bombardementen, maar van dit laatste was hij lang niet overtuigd. Hij was aan de luchtoorlog gaan deelnemen nadat Ira Eaker had besloten zijn bommenwerperformaties naar het hart van Duitsland te sturen, zonder jagerescorte, want in die tijd beschikte niet één jachtvliegtuig over voldoende actieradius om de zware bommenwerpers helemaal tot aan die verre doelwitten en terug te kunnen begeleiden. In de zomer van 1943 verloor Johnny Egan door toedoen van de Luftwaffe een hoop vrienden.

De zware bommenwerpers van de Achtste Luchtmacht hadden een bemanning van tien koppen. De piloot en de copiloot zaten naast elkaar in de cockpit; de navigator en de bommenrichter zaten iets lager, in de doorzichtige, van plexiglas gemaakte neus van het toestel; direct achter de piloot zat de boordwerktuigkundige, die ook als rugkoepelschutter fungeerde. Meer naar achteren in het toestel, in een afzonderlijk compartiment, zat de radiotelegrafist, die tevens een mitrailleur bemande die boven uit de romp stak; halverwege de staart bevonden zich de linker- en rechterzij-schutter, alsmede de buikkoepelschutter, die min of meer opgevouwen in een plexiglas koepel zat die 180 graden kon draaien en onder de romp van het toestel was gemonteerd – een uitermate kwetsbare plek. Op een van iedereen afgezonderde plek helemaal achter in het toestel bevond zich de staartschutter, die op een bovenmaats soort fietszadel zat. Elke positie in het toestel was kwetsbaar; in de lucht bestonden geen schuttersputjes. Samen met de Duitse en Amerikaanse onderzeebootbemanningen en de Luftwaffe-vliegers die ze in het gevecht tegenkwamen, hadden de Amerikaanse en Britse bomber boys de gevaarlijkste baan die er in de oorlog te bedenken was. In oktober 1943 kon slechts één op de vier bemanningsleden van de Achtste Luchtmacht ervan uitgaan dat hij zijn verplichte aantal gevechtsmisaties – 25 – volledig zou uitdienen. Deze cijfers gaven uiteraard reden tot grote bezorgdheid. Twee derde van de mannen kon ervan

uitgaan dat ze tijdens een missie zouden sneuvelen of in Duitse krijgsgevangenschap zouden raken. En 17 procent zou óf ernstig gewond raken óf zo'n psychische klap oplopen dat ze hun taak niet meer konden vervullen, óf boven Engels grondgebied omkomen bij een vliegtuigongeluk. Slechts 14 procent van de bemanningsleden die in mei 1943, toen majoor Egan bombardementsgroep in Engeland arriveerde, bij deze eenheid waren ingedeeld, maakte de 25 gevechtsmissies vol. Aan het einde van de oorlog bleken er bij de Achtste Luchtmacht meer doden te zijn gevallen (26.000) dan bij het Amerikaanse Korps Mariniers. Vijfenzeventig procent van de Amerikanen die vóór D-day offensieve missies tegen het Duitse Rijk uitvoerden zou uiteindelijk sneuvelen, gewond raken of in een Duits krijgsgevangenkamp belanden.

Als commandant van het 418de Squadron, dat deel uitmaakte van de 100ste Bomb Group, nam Johnny Egan samen met zijn bemanningen aan alle zware missies deel. Als zijn jongens het gevaar in werden gestuurd, wilde hij bij hen zijn. 'Iedereen die operationele vluchten uitvoert is gek,' vertrouwde Egan eens toe aan sergeant Saul Levitt, een radioman van zijn squadron die later bij een ongeval op de vliegbasis gewond zou raken en naar de redactie van het legertijdschrift *Yank* zou worden overgeplaatst. 'En vervolgens,' zegt Levitt, 'deed hij net of hij gek was en voerde hij de gevaarlijkste operationele vluchten uit. En routinemissies liet hij aan anderen over...'

Als zijn *boy-men*, zoals Egan hen noemde, met hun brandende vliegtuigen neerstortten, schreef hij de brieven naar hun vrouwen en moeders. 'Dat waren geen standaardbrieven,' herinnerde Levitt zich. 'De majoor was van mening dat de brieven niet getikt moesten worden, maar met de hand geschreven, zodat ze persoonlijker zouden overkomen, en er bestaan dan ook geen kopieën van. Hij heeft er nooit veel over losgelaten. Die brieven waren iets tussen hem en de betreffende families.'

Majoor Egan was klein en broodmager, woog nauwelijks 65 kilo en had dik zwart haar dat hij hoog had opgekamd, zwarte ogen en een potlooddun snorretje. Zijn handelsmerken waren een vliegerjack dat van een witte fleecevoering was voorzien en een eigen manier van praten, een stijl die zo van de straat leek te komen en die hij had ontleend aan de schrijver Damon Runyon. Met zijn 27 jaar was hij een van de oudgedienden bij de eenheid, maar hij plaagde de jongere leden van zijn squadron regelmatig met de opmerking: 'Ik drink kinderen als jullie allemaal moeiteloos onder tafel.' Op avonden dat hij de volgende dag niet voor een vlucht was ingedeeld, stapte hij het liefst in een jeep en reed hij naar de plaatselijke pub, waar hij samen met een groepje Ierse arbeiders aan de bar ging zitten en

net zo lang ballades zong tot het bier op was en ze er door de doodvermoeide pubeigenaar uit werden gegooid.

Als Egan het op een drinken zette, lag zijn beste vriend gewoonlijk al in bed. De genoegens van majoor Gale W. Cleven waren simpel. Hij hield van ijs, meloen en Engelse oorlogsfilms; en hij was trouw aan een meisje thuis in de VS dat Marge heette. Hij leefde om te vliegen, en samen met Egan behoorde hij tot het zogenoemde ‘Hogerhuis van vliegers’. In zijn jonge jaren werd hij door zijn vriendjes ‘Cleve’ genoemd, maar Egan, met wie hij al sinds de vliegopleiding in de States onafscheidelijk was, was hem ‘Buck’ gaan noemen omdat hij leek op een jongen met die naam die Egan in Manitowoc, Wisconsin, had gekend. En die naam bleef hangen. ‘Ik heb het nooit leuk gevonden, maar sinds die tijd was ik Buck,’ zei Cleven zestig jaar later, nadat hij aan de Harvard Business School een MBA had behaald en tot doctor in de interplanetaire fysica was gepromoveerd.

Gale Cleven, mager en met gebogen schouders, groeide op in het nauwelijks rendabele oliewingebied ten noorden van Casper, Wyoming, en betaalde zijn studie aan de universiteit van Wyoming door als arbeider in de olie-industrie te werken. Met zijn officierspet scheef op zijn hoofd en een tandenstoker tussen zijn lippen leek hij een keiharde kerel, ‘maar hij had een hart dat even groot was als Texas en hij stond altijd voor zijn mannen klaar’, zo omschreef een van zijn vliegers hem. Hij hield mateloos veel van het leven en was zonder meer de beste verhalenverteller die er op de basis te vinden was.

Op zijn vierentwintigste was hij squadroncommandant en werd hij door het thuisfront als een held onthaald nadat er in de *Saturday Evening Post* een artikel over de aanval op Regensburg had gestaan, waarin hij een prominente rol had gespeeld. Het artikel was geschreven door luitenant-kolonel Beirne Lay jr., die later samen met Sy Bartlett *Twelve O’Clock High!* zou schrijven, de beste roman en de beste film die er over de luchtoorlog boven Europa zouden uitkomen. De Regensburg/Schweinfurt-missie van 17 augustus 1943 was de grootste, rampzaligste Amerikaanse luchtoperatie tot dan toe. Er gingen zestig bommenwerpers en bijna zeshonderd manschappen bij verloren. De operatie was bedoeld als tweevoudige aanval op de vliegtuigfabrieken in en rond Regensburg en de kogellagerfabrieken in Schweinfurt, twee uiterst belangrijke fabriekssteden die werden beschermd door een van de meest geduchte luchtverdedigingssystemen ter wereld. Beirne Lay vloog die dag bij het 100ste mee als waarnemer in een Fortress met de naam *Piccadilly Lilly*, en hij zag in het vuur en de chaos van de slag hoe Cleven, die in het kwetsbare onderste squadron vloog – de zogenoemde ‘doodskistenhoek’, de groep toestellen die het laagst vlogen en

de achterhoede vormden van de enorme stroom bommenwerpers – ‘zijn mooiste moment beleefde’. Zijn vliegtuig werd door vijandelijke jagers aan flarden geschoten, waardoor Clevens copiloot in paniek raakte en voorbereidingen trof om het toestel te verlaten. ‘Geconfronteerd met zware structurele schade, het gedeeltelijk niet meer functioneren van de besturingsorganen, brand aan boord en ernstig gewonde bemanningsleden, terwijl er steeds nieuwe golven jachtvliegtuigen tot de aanval overgingen, had Cleven het volste recht het toestel te verlaten,’ schreef Lay. Maar hij gaf zijn copiloot opdracht te blijven zitten. ‘Zijn woorden waren via de intercom te horen en hadden een bijna magisch effect op zijn bemanningsleden. Ze bleven het boordgeschut bemannen. De B-17 bleef doorvliegen.’

Beirne Lay droeg Cleven voor de Medal of Honor voor. ‘Die heb ik niet gekregen en die verdiende ik ook niet,’ zei Cleven. Hij kreeg wel het Distinguished Service Cross, maar dat heeft hij nooit opgehaald in Londen. ‘Een medaille, verdorie, ik had meer behoefte aan een aspirine,’ reageerde hij jaren later. ‘Dus heb ik nooit met een onderscheiding rondgelopen.’

De houding van Cleven tijdens de aanval op Regensburg veroorzaakte nogal wat opwinding op de basis, herinnerde Harry H. Crosby, een navigator bij Egans 418de Squadron, zich nog goed. Ook Johnny Egan had die dag behoorlijk strijd moeten leveren. Toen hem werd gevraagd hoe hij had weten te overleven, grapte hij: ‘Ik had twee rozenkransen bij me, twee geluksamuletten en een tweedollarbiljet waar ik voor elke missie die ik vloog een stukje van nam en waar ik dan op kauwde. Ook heb ik mijn trui achterstevoren gedragen en had ik mijn geluksjack aan.’ Anderen waren minder gelukkig. De 100ste BG verloor negentig man.

Die zomer namen de verliezen in een alarmerend tempo toe – de mannen konden het niet meer bijbenen. Op een middag arriveerde er een vervangend bemanningslid op Thorpe Abbots, nog net op tijd om aan te schuiven bij het avondeten, om vervolgens in zijn nieuwe bed te stappen, waarna hij de volgende ochtend boven Duitsland sneuvelde. Niemand wist hoe hij heette. Daarna werd hij simpelweg ‘de man die alleen even kwam eten’ genoemd.

Omdat er zoveel van hun vrienden sneuvelde, hadden de mannen van het 100ste dringend helden nodig. In de officiersclub verzamelden de jonge vliegers zich rond Cleven en Egan, en ‘keken ze toe hoe die twee met hun handen de missie van die dag nog eens nadeden’, schreef Crosby in zijn memoires over de luchtoorlog. ‘De onderofficieren aanbaden hen’ en piloten wilden net zo vliegen als zij. Met hun opvallende witte sjaals en verfromfaaide ‘vijftig-missies-petten’ leken ze zo weggelopen uit het boek *I Wanted Wings*, eveneens geschreven door Beirne Lay, en uit de film die

daarop was gebaseerd, die duizenden jongens inspireerde om dienst te nemen bij het Army Air Corps, de Amerikaanse legerluchtmacht. Ze spraken zelfs op z'n Hollywoods. De eerste keer dat Crosby Cleven meemaakte, was in de officiersclub. 'Om de een of andere reden wilde hij met me praten, en hij zei: "Taxi maar hierheen, luitenant."'

Cleven mocht de jonge vervangers graag, maar hij maakte zich zorgen over hun vertoon van lef dat nog niet op de proef was gesteld. 'Hun angst was minder groot dan die van ons, en daarom ook een stuk gevaarlijker. Zij waren bang voor het onbekende. Wij waren bang voor het bekende.'

Op de ochtend van 8 oktober 1943, een uur voordat Johnny Egan op de trein stapte die hem naar Londen zou brengen voor zijn eerste verlof sinds hij op Thorpe Abbots was gearriveerd, steeg Buck Cleven op voor een aanval op Bremen waarvan hij niet zou terugkeren. Drie jagers van de Luftwaffe doken met de zon in de rug op zijn Fortress neer en openden het vuur, waarbij drie motoren werden uitgeschakeld, gaten in de staart en de neus werden geslagen, een groot deel van de linkervleugel afbrak en de cockpit in brand werd geschoten. De situatie was hopeloos en Cleven gaf zijn bemanning opdracht het vliegtuig te verlaten. Hij sprong als laatste uit het toestel. Toen hij sprong bevond zijn bommenwerper zich nog maar 600 meter boven de grond.

Dat was om 15.15 uur, ongeveer het tijdstip waarop Johnny Egan incheckte in zijn Londense hotel. Hangend aan zijn parachute zag Cleven dat hij bij een kleine boerderij neer zou komen 'en sneller dan ik wilde'. Hij gaf een ruk aan zijn parachute om niet tegen het huis te slaan, raakte de controle over zijn valschermscherm kwijt en vloog toen door de openstaande achterdeur naar binnen. Hij kwam in de keuken terecht, waar hij wat meubels en een klein fornuis omvergooide. De boerin en haar dochter begonnen hysterisch te gillen, maar de boer zette razendsnel een hooivork tegen Clevens borst. 'In mijn armzalige schoolduits probeerde ik hem ervan te overtuigen dat ik een nette jongen was, maar daar trapte hij niet in.'

Die avond gingen een stuk of wat jongens van Clevens squadron die de missie naar Bremen hadden overleefd naar de plaatselijke pub, waar ze zich een stuk in de kraag zopen. 'Niemand van hen kon geloven dat hij er niet meer was,' zei sergeant Jack Sheridan, die ook bij Clevens squadron was ingedeeld. Als Cleven 'de onoverwinnelijke' het al niet redde, wie dan wel? Maar Sheridan merkte ook op: 'Dat er mannen vermist worden betekent nog niet het einde van de oorlog.'

De volgende morgen las Johnny Egan tijdens een ontbijt dat bestond uit gebakken eieren en een dubbele whisky de koppen in de Londense krant



*The Times*: 'Achtste Luchtmacht verliest 30 Fortresses boven Bremen.' Hij vloog van zijn stoel en haastte zich naar een telefoon om de basis te bellen. De veiligheidsmaatregelen waren vanwege de oorlog erg streng en het gesprek werd dan ook in code gevoerd. 'Hoe is de wedstrijd verlopen?' vroeg hij. Cleven was na drie keer slag naar de kant gestuurd, kreeg hij te horen. Stilte. Egan probeerde het nieuws te verwerken en vroeg: 'Moet het team morgen weer spelen?'

'Ja,' was het antwoord.

'Dan wil ik graag werpen.'

Die middag was hij weer terug op Thorpe Abbots, om daar bezorgd af te wachten tot de groep terug zou keren van een lange missie naar Mariënborg (het huidige Poolse Malbork), een aanvalsvlucht onder leiding van kolonel Neil B. 'Chick' Harding, commandant van de 100ste BG en voormalig footballheld op West Point. Zodra het squadron was geland kreeg Egan van Harding toestemming om bij de missie van de volgende dag de formatie van het 100ste aan te voeren. Bij het kriecken van de dag ging hij naar een van de bemanningsonderkomens en maakte hij piloot John D. Brady wakker, een voormalige saxofoonspeler in een van de belangrijkste big bands van het land. Harry Crosby, wiens bed recht tegenover dat van kapitein Brady stond, hoorde het gesprek. 'John, ik vlieg met je mee... We zullen de schoften die Buck te grazen hebben genomen eens een pak op hun lazer geven.' Vervolgens vertrokken de twee mannen naar de briefing die voor elke vlucht plaatsvond.

'Vandaag is het doelwit Münster,' vertelde de inlichtingenofficier, majoor Miner Shaw, de nog slaperige bemanningsleden terwijl hij het gordijn wegtrok voor de grote wandkaart met daarop het noordelijk deel van Europa. Een dikke rode draad liep van Thorpe Abbots dwars over Nederland naar een klein spoorwegknooppunt iets ten oosten van de Nederlands-Duitse grens. Het zou een verhoudingsgewijs korte vlucht worden en P-47 Thunderbolts – de beste geallieerde jagers die voorhanden waren – zouden de bommenwerpers escorteren tot aan de uiterste grens van hun actieradius, en dat was in dit geval bijna tot aan het doelwit. Het leek een routinevlucht – op één ding na. Het richtpunt was het hart van de oude, ommuurde stad, een spoorwegemplacement en een ernaast gelegen arbeiderswijk. Vlak in de buurt bevond zich de schitterende kathedraal en van de bisschop daarvan was bekend dat hij een felle tegenstander van de nazi's was. 'Bijna alle spoorwegarbeiders in de [Ruhr]vallei [zijn] in Münster ondergebracht,' dreunde Shaw op met zijn monotone stem. Als de bommenrichters hun doelwit nauwkeurig wisten te raken, zou het railvervoer in dit drukke gebied, zo vervolgde hij, ernstig worden verstoord.



Dit was een radicale verandering van de Amerikaanse manier van bombarderen. Later zou de Achtste Luchtmacht het officieel ontkennen, maar de aanval op Münster was een bombardement dat uitsluitend bedoeld was om een stad kapot te maken. Vrijgegeven rapporten en andere documenten die betrekking hebben op de missie, tonen duidelijk aan dat het ‘centrum van de stad’ als richtpunt moest worden aangehouden; een van die rapporten, dat van de 94ste Bomb Group, omschrijft het richtpunt als ‘bebouwd gebied aan het noordoostelijk uiteinde van het rangeerterrein’.

Nadat Shaw had aangekondigd dat ‘we een woonwijk een opdonder gingen geven [...] merkte ik dat ik onwillekeurig was opgesprongen en stond te juichen,’ zei Egan later. ‘Anderen, die goede vrienden hadden verloren bij [eerdere] [...] aanvallen, juichten ook mee, want nu hadden we de kans om Duitsers te doden, het volk dat rassenhaat en het onderdrukken van minderheden zo’n beetje had uitgevonden. Het was een droommissie om de dood van een maatje te wreken.’

Sommige bemanningsleden die die ochtend in de briefingruimte aanwezig waren, kunnen zich helemaal geen gejuich herinneren. Een van hen, kapitein Frank Murphy, was toen een 22-jarige jazzmusicus uit Atlanta, Georgia, die zijn studie aan Emory University had onderbroken om navigator bij de luchtmacht te worden. Murphy kan zich niet herinneren dat Egan juichend was opgesprongen en had gezworen wraak te nemen, maar hij zegt ook dat geen van de aanwezigen openlijk tegen het bombarderen van burgers had geprotesteerd, zelfs niet de bemanningsleden die, net als hijzelf, familieleden hadden die in Duitsland waren geboren. Misschien dat sommige mannen zich nog de waarschuwing herinnerden die hun eerste commandant, kolonel Darr H. ‘Pappy’ Alkire, hun in de States had gegeven, kort nadat ze hun vliegopleiding hadden voltooid en ze hun wings in ontvangst hadden genomen. ‘Denk niet dat jullie taak glorieus is of omgeven door glamour. Jullie staat smerig werk te wachten, en jullie kunnen de feiten maar beter onder ogen zien. Jullie zullen de dood van vrouwen en kinderen op je geweten hebben.’

Niet iedereen bij het Honderdste zag zichzelf als moordenaar van vrouwen en kinderen, maar het overgrote deel van de mannen had vertrouwen in hun leiders. ‘Ik had het gevoel dat ik daar was om mee te helpen de oorlog te winnen,’ zei luitenant Howard ‘Hambone’ Hamilton, de bommenrichter van kapitein Brady. ‘Het basisprobleem bij het bombarderen van spoorwegen is dat, als er voldoende arbeidskrachten beschikbaar zijn, die spoorlijnen in korte tijd weer hersteld kunnen worden. We kregen te horen dat wij door de huizen van die spoorwegaarbeiders plat te gooien de Duitsers beroofden van de mensen die de reparaties aan het spoor moesten uitvoeren.’

Maar die ochtend werd er tijdens de briefings op de nabijgelegen bommenwerperbases wel degelijk over de keuze van het doelwit gemopperd. 'Het was een zondag en heel wat bemanningsleden [...] hadden nogal wat bedenkingen tegen het bombarderen van doelen in de directe omgeving van kerken,' herinnerde luitenant Robert Sabel zich, piloot bij de 390ste Bomb Group. Ellis Scripture, een navigator die mee zou gaan met de voorop vliegende Fortress van de 95ste Bomb Group, een toestel met de naam *The Zoot Suiters*, beschreef later zijn reactie. 'Ik ben opgegroeid in een streng protestants gezin. Mijn ouders waren heel godsdienstig. [...] Ik was geschokt toen ik hoorde dat ons belangrijkste doelwit voor het eerst burgers zouden zijn.' Ellis Scripture ging na de briefing naar zijn groepscommandant en vertelde hem dat hij die dag niet wilde vliegen. Kolonel John Gerhart explodeerde: 'Luister, kapitein, dit is oorlog, weet je wel, O-O-R-L-O-G. We zijn in een gevecht op leven en dood gewikkeld; de Duitsers zijn al een paar jaar bezig overal in Europa onschuldige mensen over de kling te jagen. Wij zijn hier om die lui een gigantisch pak slaag te geven [...] en dat gaan we doen ook. [...] Goed, ik leid deze missie en jij bent mijn navigator. [...] Als jij niet vliegt, sleep ik je voor de krijgsraad. Nog vragen?'

Scripture zei 'Nee, kolonel' en vertrok naar de flightline. 'Ik kwam daar tot de conclusie dat oorlog niet bepaald een duel tussen twee heren is,' zei hij later. 'Ik heb geen moment meer getwijfeld aan de strategie van onze leiders. Ze moesten vreselijk moeilijke beslissingen nemen – en die hebben ze dan ook genomen.'

Een andere vlieger uit de bombardementsgroep van Scripture, luitenant Theodore Bozarth, beschreef uiterst nauwkeurig hoe de meeste mannen van de 13de Combat Wing over de missie dachten. Het zou voor de wing de derde missie in drie dagen worden: Bremen, Mariënburg en nu Münster. 'We waren gewoon te moe om er ons hoe dan ook nog druk over te maken.'

Harry Crosby was niet ingedeeld voor de missie naar Münster. Hij en zijn piloot, kapitein Everett Blakely, waren aan het herstellen van een spectaculaire crashlanding op de Engelse kust nadat ze Bremen hadden gebombardeerd. Op de ochtend van de missie naar Münster besloten ze een toestel te rekwireren dat tijdens een actie beschadigd was geraakt en daarmee naar de badplaats Bournemouth te vliegen om daar even van de oorlog bij te komen. Voor de start ging Crosby nog even bij de meteoman van de basis langs, kapitein Cliff Frye, en spraken ze codes af voor de telefonische informatie die na de aanval op Münster aan Crosby zou worden doorgegeven.

Om vier uur 's middags belde hij Frye. 'Zijn al mijn vrienden van verlof teruggekomen?'



Buikkoepelschutter Maynard H. 'Snuffy' Smith redde op zijn allereerste missie het leven van zijn bemanning. Hij ontving de Congressional Medal of Honor uit handen van minister van Oorlog Henry L. Stimson.



Clark Gable, Hollywood-acteur en boordschutter bij de Achtste Luchtmacht, met de bemanning van *Delta Rebel No. 2* (van de 91ste Bomb Group), na terugkeer van een missie.



Sergeant Benedict B. Borostowski test de apparatuur van zijn buikkoepel, die zich aan de onderkant van een Flying Fortress bevindt.

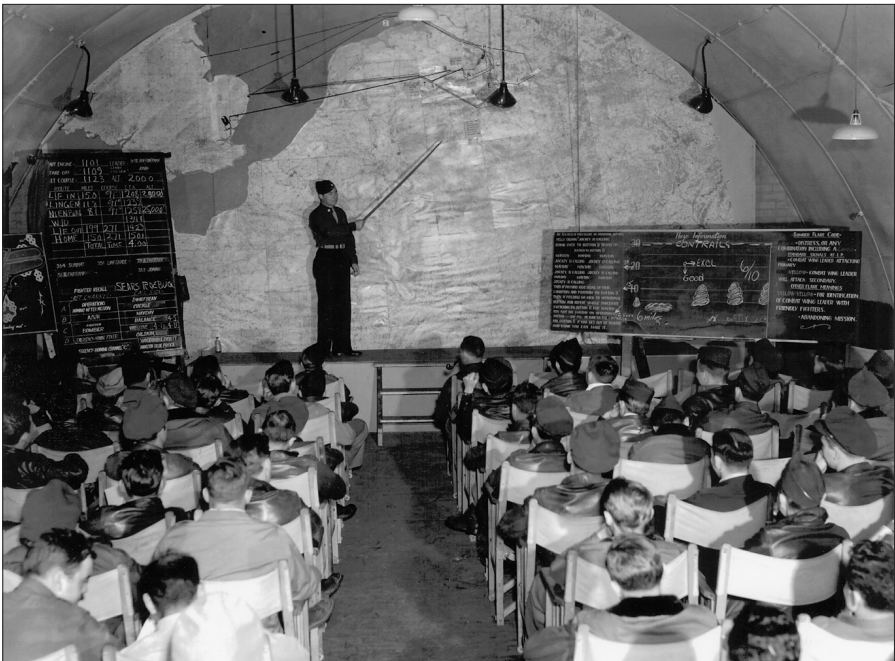


De bemanning van de *Memphis Belle*, onder bevel van kapitein Robert Morgan (links vooraan), keert op 17 mei 1943 van haar vijftiendste missie terug. Zij waren de eerste bemanning van de Achtste Luchtmacht die de vereiste 25 missies volmaakte en naar de Verenigde Staten mocht terugkeren. Hollywood-regisseur William Wyler vloog geregeld met hen mee en maakte de beroemde filmdocumentaire *The Memphis Belle*.





Een missie begint al voor zonsopgang met het laden van bommen in het bommenruim van de zware B-17's en B-24's.



Een inlichtingenofficier geeft bij het aanbreken van de dag een briefing.

Majoor Jimmy Stewart, de beroemde Hollywood-acteur, was een van de prominente operationele commandanten bij de Achtste Luchtmacht.



Naarmate de Duitsers minder jachtvliegtuigen inzetten, ging het luchtafweergeschut voor de bemanningen van de bommenwerpers een steeds grotere bedreiging vormen. Pilot Lawrence M. DeLancey zette zijn toestel veilig aan de grond nadat de Duitse flak een groot gedeelte van de neus van zijn B-17G had weggeschoten.