

OPERATIE CHASTISE

Max Hastings

Operatie Chastise

Het verhaal van de Dambusters 1943

Vertaald uit het Engels door Edzard Krol en Wilma Paalman



HOLLANDS DIEP

AMSTERDAM

2020

Oorspronkelijke titel: *Chastise. The Dambusters Story 1943*
Oorspronkelijk uitgegeven door: Harper Collins *Publishers*, 2019
© Max Hastings, 2019
© Vertaling uit het Engels: Edzard Krol en Wilma Paalman, 2020
© Nederlandse uitgave: Hollands Diep, Amsterdam 2020
© Omslagfoto: Imperial War Museum
Omslagontwerp: Jan de Boer, Utrecht
Typografie: Crius Group, Hulshout
Foto auteur: © Press Association

ISBN 978 90 488 5269 7
ISBN 978 90 488 5270 3 (e-book)
NUR 680

www.hollandsdiep.nl
www.overamstel.com

O V E R A M S T E L
uitgevers

Hollands Diep is een imprint van Overamstel Uitgevers bv

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



Ter nagedachtenis aan de vliegtuigbemanningen die in de nacht van 16 op 17 mei 1943 het bijna onmogelijke presteerden, en aan de mannen, vrouwen en kinderen, aan beide zijden, die daarbij omkwamen

Inhoud

Inleiding	11
Proloog	19
1 <i>Het grote plan, de gigantische dammen</i>	27
1 Het grotere geheel	27
2 Harris	30
3 De 'kwakzalvers'	43
2 <i>De techneut en zijn bommen</i>	51
1 Wallis	51
2 Rijping	59
3 De eerste stuiterproeven	67
3 <i>Commando en controverse</i>	87
1 Doelen	87
2 Gibson	91
3 'Een ramp van de eerste orde'	106
4 <i>Mannen en machines</i>	115
1 Vliegers	115
2 Het vliegen	138
5 <i>Aan de vooravond van de aanval</i>	155
1 Zestig voet	155

6	<i>Chastise</i>	183
	1 Van start	183
	2 De heenvlucht	201
7	<i>Bij de dammen</i>	215
	1 De Möhne en de Sorpe	215
	2 De Eder en daarna	235
8	<i>De Möhnekatastrofe</i>	265
	1 'Een muur van water, zwart als steenkool'	265
	2 'Dicht bij succes'	284
9	<i>Helden</i>	291
	1 De lauweren oogsten	291
	2 Verspilling van het offer	305
10	<i>Landingen</i>	319
	1 'Goedenavond, allemaal'	319
	2 Verzoening	331
Bijlage I	<i>De bemanningen van het 617de Squadron die opstegen in de nacht van 16 op 17 mei 1943</i>	339
Bijlage II	<i>Belangrijke momenten in de ontwikkeling van operatie Chastise</i>	347
Bijlage III	<i>Chronologie van operatie Chastise 16-17 mei 1943</i>	351
	Dankbetuiging	355
	Noten	359
	Bibliografie	371
	Register	377

‘Het voorstel is om dit wapen te gebruiken [...] tegen een grote dam in Duitsland, om er een bres in te slaan, wat, als dat lukt, ernstige gevolgen zal hebben voor het omliggende industriegebied [...] De operatie [...] zal niet bijzonder gevaarlijk zijn, zo wordt gedacht, maar zal ongetwijfeld bekwame bemanningen vereisen [...] Enige training zal waarschijnlijk noodzakelijk zijn.’¹

Generaal-majoor Robert Oxland, hoofdkwartier van het Bomber Command, aan generaal-majoor Ralph Cochrane, bevelvoerend officier van Group 5, op 17 maart 1943

‘Dit wil ik nog zeggen,’ zei Dim, ‘als we [...] die aanval uitvoeren, zou een van ons weleens postuum een Victoria Cross kunnen krijgen.’

‘Wie geeft daar nu om?’ zei Taffy.

‘Ik niet,’ zei een van de anderen. ‘Ik wil alleen maar een Peace and Victory Medal hebben.’

De meesten van ons waren het daar roerend mee eens.²

Guy Gibson, *In zoeklicht en afweervuur*

Nadat de film *The Dam Busters* in 1955 aan Hollywoodmagnaat Daryl Zanuck was vertoond, vroeg hij vol ongeloof: ‘Is dit echt gebeurd?’ Ja, werd hem verteld. ‘Waarom wordt dat dan niet vermeld?’

Inleiding

Dammen, een hond met een ongemakkelijke naam, een film en een door Eric Coates gecomponeerde mars. Zo heeft operatie Chastise ('Kastijding') – de 'stuiterbom'-aanval in de nacht van 16 op 17 mei 1943, waarbij de Möhne- en Ederdam in het noordwesten van Duitsland werden opgeblazen – zich in het geheugen gegrift van miljoenen mensen van alle leeftijden, van beide geslachten en uit tal van landen die misschien verder weinig van de Tweede Wereldoorlog afweten. 'Het verhaal van het 617de Squadron en het doorbreken van de dammen,' schreef Richard Morris, de biograaf van luitenant-kolonel van de luchtmacht Guy Gibson, 'heeft zich gevoegd bij een verzameling van historische legenden – zoals die van koning Arthur of Robin Hood – die immuun lijken te zijn voor wetenschappelijke revisie.'¹

Veel van wat we denken te weten is onjuist. Wie, zoals ik, indertijd Paul Brickhills boek uit 1951 heeft gelezen en de verfilming uit 1955 heeft gezien – de populairste Britse oorlogsfilm aller tijden – kan slechts met schaamte terugdenken aan het enthousiasme waarmee we op *The Dam Busters* reageerden, omdat de operatie geen slachtoffers leek te hebben gekost, afgezien van de 53 doden die te betreuren waren onder de dappere jonge mannen die de aanval uitvoerden. In werkelijkheid kwamen er rond de 1400 mensen om bij wat door de Duitsers tegenwoordig de *Möhnekatastrophe* wordt genoemd, meer dan bij enige voorgaande RAF-aanval op het *Reich*, en vrijwel allemaal burgerslachtoffers, van wie meer dan de helft vooral vrouwelijke dwangarbeiders van Franse, Poolse, Russische en Oekraïense nationaliteit. Dit tragische gevolg verdient te worden benadrukt, hoeveel bewondering de prestatie van het

617de Squadron ook afdwingt. Het is opmerkelijk dat Guy Gibson, in tegenstelling tot zijn superieuren, zich nadien wel rekenschap gaf van deze keerzijde. In 1944 schreef hij: 'Het was nooit bij ons opgekomen dat er mensen zouden kunnen verdrinken. Maar we hoopten dat de dambeheerders de mensen verderop in het dal tijdig zouden hebben gewaarschuwd, ook al waren het dan Duitsers. Niemand wil een massamoordenaar zijn en wij wel allerminst. Bovendien zou dat ons gelijkstellen aan Himmler en zijn trawanten.'²

Dit boek vertegenwoordigt een emotionele ontwikkeling die voor mij begon op de dag dat ik, als kostschooljongen, voor het eerst vol bewondering naar Richard Todd keek in zijn rol als de 24-jarige Guy Gibson, die in die noodlottige nacht in mei leiding gaf aan het 617de Squadron. Veel legendarische staaltjes van moed zijn verricht door krijgers die bereid waren tot de laatste druppel bloed stand te houden: de driehonderd Spartanen bij Thermopylae, Horatius op de brug naar Rome, de Guards bij hun verdediging van Hougoumont bij Waterloo, Joshua Lawrence Chamberlain en het 20ste Maine Regiment op Little Round Top bij Gettysburg, de manschappen van C-Compagnie van het 24ste Regiment voetsoldaten bij Rorke's Drift.

Er waren andere kwaliteiten vereist voor de operatie die in mei 1943 werd ondernomen door honderddertig Britse, Canadese en Australische manschappen van de luchtmacht, samen met een Amerikaan en twee Nieuw-Zeelanders. Bijna allemaal waren ze van de leeftijd waarop jongeren tegenwoordig een tussenjaar nemen of gaan studeren. Zij waagden zich koelbloedig op een missie waarvan de meesten het levensgevaarlijke risico onderkenden en die alleen met een hoop geluk en de inzet van buitengewoon veel moed en kunde een kans van slagen had. Op een zomerse avond stegen ze met hun logge bommenwerpers op vanaf het platteland in Lincolnshire, amper vier decennia nadat de gebroeders Wright als eersten een vlucht maakten met een 'zwaarder-dan-lucht'-machine. Tweeënhalf uur lang snelden ze voort door de maanverlichte lucht in de richting van Duitsland, zo dicht boven de grond dat elektriciteitskabels een even dodelijk gevaar vormden als

het afweergeschut. Vervolgens vielen ze de dammen van Hitler aan, waar ze, veel lager nog dan de boomtoppen, met een snelheid van 355 kilometer per uur recht en vlak op af vlogen. Op minder dan de lengte van een cricketveld wierpen ze boven het meer onder hen hun revolutionaire, viereenhalf ton wegende bommen af die ontwikkeld waren dankzij de genialiteit en het doorzettingsvermogen van Barnes Wallis, een grotendeels autodidactische luchtvaartingenieur. De helft van de vliegtuigen van het 617de die Duitsland haalden, keerde niet terug. Maar twee van de grootste door mensen gemaakte bouwwerken ter wereld werden tot modder en puin gereduceerd, waardoor er een vloedgolf van honderden miljoenen tonnen water over het Reich werd uitgestort.

De geallieerde bombardementen zijn een van de controversieelste aspecten van de Tweede Wereldoorlog. Sommige critici – en dat zijn niet alleen Duitsers en Japanners – bestempelen de door de westerse geallieerde strijdkrachten uitgevoerde massale luchtaanvallen op steden en hun inwoners als oorlogsmisdaden. Bij de bombardementen met brandbommen door Amerikaanse B-29 Superfortresses op Tokio en andere Japanse steden in 1945 kwamen veel meer mensen om dan later bij de atoomaanvallen op Hiroshima en Nagasaki. In de eenentwintigste eeuw staan de meeste mensen niet slechts afwijzend tegenover het concept van het bombarderen van burgerdoelen, het idee wekt zelfs hun afkeer. Aan de andere kant voelen sommige nakomelingen van de bemanningen van Britse bommenwerpers zich verbitterd over de uitbundige bewondering die de vliegers van de Spitfires en Hurricanes in de Battle of Britain – verdedigers – wel ten deel valt, en niet hun kameraden die in de aanvallende rol Duitsland bombardeerden en veel meer risico liepen en zwaardere verliezen leden dan de mannen van het Fighter Command. Dave Shannon, een van de Australische leden van het 617de Squadron, hekelde op latere leeftijd deze ‘kritiek op dingen die plaatsvinden binnen de context van een totale oorlog’ als ‘schijnheilig, hypocriet en kruiperig’.³

Hoe dienen we binnen dit alles naar het verhaal van de *dambusters* (‘dammenbrekers’) te kijken? De vliegtuigbemanningen presteerden

iets waar de hele wereld verbaasd van stond – de geallieerden met trots, de Duitsers en hun leiders met afschuw en schrik. In Hitlers Reich deden geruchten de ronde dat in de vloedgolf dertigduizend mensen zouden zijn omgekomen. Hoewel de bemanningen van de Lancasters geselecteerd waren uit de leden van het Bomber Command, het luchtmachtonderdeel dat elke nacht vuur en verwoesting liet neerdalen op de Duitse steden, waren er zelfs onder critici maar weinigen die geen oog hadden voor de nobele moed die in die nacht werd getoond. In de lente van 1943, na bijna vier jaar van sober leven, smakeloos eten, ontwrichte gezinnen en krampachtige angst, waarin slechts sinds kort door een enkel succesje enige verlichting was gebracht, was het Britse volk moegestreden. Sinds de overwinning in de woestijn bij El Alamein, een halfjaar eerder, had geen enkele gebeurtenis meer hoop gegeven en het vertrouwen in de eigen kracht meer leven ingeblazen dan de aanval op de Duitse dammen. Verderop zullen we stilstaan bij het effect op de oorlogsmachine van de nazi's, die de RAF met deze aanval hoopte lam te leggen.

Ik ben eind 1945 geboren en was dus vijf jaar toen Paul Brickhills bestseller over operatie Chastise verscheen, en negen toen de film werd uitgebracht. Zowel het boek als de film heeft een diepe indruk op mij gemaakt. Ik kende de namen van bijna alle vliegers van het 617de uit mijn hoofd; ik zette plastic modellen in elkaar van de Avro Lancasters waarin ze hadden gevlogen en verfde die; ik kon Gibsons postuum uitgegeven memoires *In zoeklicht en afweervuur* wel dromen. Als volwassene verdiepte ik me in oorlogsvoering, eerst als verslaggever en ooggetuige in diverse uithoeken van de wereld, daarna als schrijver van boeken. Mijn denkbepelden ontwikkelden zich en ik leerde nuanceren, maar de vertrouwdheid met memoires en geschiedschrijvingen over de Tweede Wereldoorlog is me altijd goed van pas gekomen.

In 1977 kreeg ik opdracht voor het schrijven van *Bomber Command*, een geschiedenis van het Britse strategische luchtoffensief. In die tijd waren er nog duizenden voormalige vliegtuigbemanningleden in leven, evenals een aantal commandanten. Ik voerde lange gesprekken met generaal sir Arthur Harris, van 1942 tot 1945 de hoogste bevelhebber van

het Bomber Command; met generaal sir Ralph Cochrane, voormalig bevelvoerend luchtmachtofficier van RAF-Group 5, waar het 617de Squadron toe behoorde; met voormalige hoge stafofficieren, onder wie generaal-majoor Syd Bufton, hoofd van de afdeling Bombardementsoperaties op het ministerie van Luchtmacht; met luchtmaarschalk lord Elworthy, die had gediend als vlieger, vliegbasiscommandant en stafofficier op het hoofdkwartier van het Bomber Command; evenals met de uitvinder van de stuiterbom, sir Barnes Wallis; en met lord Zuckerman, die ten tijde van de oorlog als bombardementsspecialist een adviserende rol had gehad. Van de voormalige vliegtuigbemanningleden van het 617de heb ik gesproken met kolonel Leonard Cheshire, die voor zijn moed met het Victoria Cross werd onderscheiden, en generaal-majoor sir Harold 'Micky' Martin. Velen van hen waren het hartgrondig oneens met mijn conclusies, maar hun getuigenis was van onschatbare waarde.

In de enige nog overgebleven Avro Lancaster van de ter nagedachtenis aan de luchtoorlog opgerichte RAF-eenheid, de Battle of Britain Flight, heb ik als passagier een vlucht kunnen maken van Farnborough naar Coningsby – een onvergetelijke ervaring. Ik heb elke positie van de verschillende bemanningleden kunnen verkennen, ik heb plaats kunnen nemen in de achterste geschutskoepel – al stak ik er met mijn lange lijf half uit – terwijl een begeleidende Spitfire en Hurricane schijnaanvallen uitvoerden, om me een idee te geven van het perspectief van een boordschutter op aanvallende gevechtsvliegtuigen. Als oorlogscorrespondent heb ik diverse malen een vliegtuig uit de lucht geschoten zien worden en heb ik onder aan een parachute gehangen, al was dat gelukkig niet om mezelf in veiligheid te brengen. In 1994 heb ik me een middag lang luchtziek gevoeld als tweede bemanninglid van een RAF-Tornado van het toenmalige 617de Squadron tijdens een vlucht boven Lincolnshire en de Noordzee.

Al deze herinneringen zijn bij het schrijven van dit boek van invloed geweest op mijn gedachten en hebben mijn verbeelding geprikkeld. Van de talrijke boeken die al eerder over operatie Chastise zijn verschenen wil ik hier speciaal de baanbrekende studie van John Sweet-

man uit 1982 noemen, die met zijn buitengewone onderzoekswerk het beeld dat door Paul Brickhill was geschetst heeft weten bij te stellen en sterk heeft verbeterd. Ik koester een niet-aflatende bewondering voor Richard Morris, en met name voor zijn in 1994 verschenen biografie van Guy Gibson, waar ik dankbaar gebruik van heb gemaakt voor het portret van Gibson in mijn eigen boek *Warriors* (2005). In Duitsland heeft Helmuth Euler een groot deel van zijn leven gewijd aan het voeren van gesprekken met de overlevenden van de damdoorbraken en het verzamelen van beelden en documentatiemateriaal. Van een aantal van de door hem op papier gestelde getuigenverklaringen heb ik een vrije vertaling in spreektaal gemaakt. In 2012 publiceerde James Holland een uitgebreid nieuw verslag van de aanval.

Robert Owen, de officiële geschiedschrijver van de 617 Squadron Association, beschikt over een encyclopedische kennis die hij bereidwillig met andere schrijvers deelt. Bij mijn bezoek aan de dammen in 2018 had ik me geen beter gezelschap dan Rob kunnen wensen, waardoor ik ter plekke veel heb leren begrijpen van wat mij voordien onduidelijk was over de gevaren waar de aanvallers aan blootstonden. Het recent verschenen *The Complete Dambusters* van de hand van Charles Foster is een naslagwerk van onschatbare waarde, met foto's van en informatie over alle 133 leden van de bij de aanval betrokken vliegtuigbemanningen. Bij het schrijven van dit boek heb ik zwaar geleund op het onderzoek van alle bovengenoemde schrijvers. Met name Richard Morris en Rob Owen hebben mij voor flagrante fouten behoed. Zoals in al mijn boeken heb ik het menselijke aspect en het 'grotere geheel' tot de rode draad van mijn verhaal gemaakt; voor de technische details van de door Wallis ontworpen wapens verwijs ik de lezer graag naar de doorwrochte beschrijvingen hiervan in het werk van Sweetman en Holland.

Wie waren de mannen van het 617de Squadron? Ze waren bijna allemaal nog erg jong toen de aanval op de dammen plaatsvond en slechts weinigen van hen hebben de oorlog overleefd. In verslagen is vastgelegd wat ze deden, maar er is veel minder te vinden over wat voor soort mensen ze waren. Met uitzondering van Gibson laten ze zich slechts kennen uit anekdotes en de correspondentie die ze als jongvolwassenen voer-

den. In bijna alle opzichten waren ze nog onvolwassen, het enige waar ze in geschoold waren was vliegen en verwoesten. De meesten vonden het nog dolkomisch om iemand na het eten zijn broek naar beneden te trekken. Een schrijver ontkomt niet aan gissingen en vermoedens bij het beschrijven van deze mannen. Voor veel weergegeven gesprekken, vooral gedurende de actie, heb ik me slechts kunnen baseren op de latere herinneringen van betrokkenen, en deze zullen waarschijnlijk dan ook trouwer zijn aan de geest dan aan het woord. In het geval van de incidentele verhouding tussen Gibson en verpleegkundige Margaret North, die bij de vrouwenafdeling diende van de Britse luchtmacht, de Women's Auxiliary Air Force (WAAF), kunnen geschiedkundigen zich bijvoorbeeld slechts verlaten op de niet bevestigde, mondelinge verklaring van North tegenover Richard Morris.

Sinds ik aan dit boek ben begonnen is mij meermaals gevraagd of ik het ongemakkelijk vind om te moeten uitkomen voor de naam van Gibsons hond, een naam die ook als radiocodewoord werd gebruikt voor het doorbreken van de Möhnedam. Het antwoord van een geschiedkundige kan alleen maar luiden: niet ongemakkelijker dan te moeten uitkomen voor het feit dat onze voorouders schapendieven ophingen, deserteurs executeerden en homoseksuelen opsloten. Vroeger deed en zei men de dingen anders. Het zou bespottelijk zijn om het woord 'Nigger' uit een feitelijke geschiedenis te schrappen omdat het ons in de eenentwintigste eeuw terecht verwerpelijk in de oren klinkt.

Met deze nieuwe geschiedenis van en beschouwing over operatie Chastise hoop ik een ander perspectief te bieden, dat bijna paradoxaal te noemen is. Ik voel nog dezelfde bewondering die ik als kind al had voor de vliegbemanningen die de aanval op de dammen uitvoerden. Nu ik in de zeventig ben, realiseer ik me hoe gelukkig ik mezelf mag prijzen met het bereiken van die leeftijd, terwijl het merendeel van die Britse, Canadese, Australische, Nieuw-Zeelandse en Amerikaanse bemanningsleden het leven heeft verloren nog voordat ze tot volwassen mannen konden uitgroeien, het vaderschap konden ervaren of, in veel gevallen, met de liefde kennis konden maken of soms zelfs alleen maar met seks.

Tegelijkertijd lijkt het mij in de eenentwintigste eeuw ook van wezenlijk belang om niet langer de ogen te sluiten – zoals in het verleden door zoveel Britse schrijvers wel is gedaan – voor de verschrikkingen waaraan de bemanningen in hun onnadenkendheid talloze onschuldige mensen hebben blootgesteld. Altijd als ik schrijf over conflictsituaties, moet ik denken aan de woorden van de Noorse verzetsstrijder Knut Lier-Hansen uit 1948: ‘Hoewel oorlogen belevenissen met zich kunnen meebrengen die het hart sneller doen kloppen, bestaat de ware aard van oorlog uit ontelbare persoonlijke drama’s, uit verdriet, verlies en opoffering, een absoluut kwaad dat door geen glorie kan worden gecompenseerd.’ In wat nu volgt zullen we ons buigen over de vraag of het buitengewone verhaal van operatie Chastise – de impact ervan op de Tweede Wereldoorlog afgezet tegen de menselijke gevolgen – wordt ‘gecompenseerd door glorie’.

Max Hastings

Chilton Foliat, West Berkshire en Datai, Langkawi, Maleisië

Mei 2019

Proloog

Laten we dit verhaal beginnen bij waar hij het zelf begon: in de cockpit van een zware bommenwerper, een Avro Lancaster met de codenaam G-George, die zich in de nacht van 16 mei 1943 door het duister een weg naar Duitsland baande, te midden van het oorverdovende gebulder van vier Rolls-Royce Merlin-motoren waardoor de bemanning elkaar slechts via de intercom kon verstaan. ‘Het was volle maan; er lag een waterig waas over het vredige Engelse landschap, waaruit alle kleur verdwenen was. Maar Lincolnshire vertoont eigenlijk nooit veel kleur. De stad Lincoln was in rust – die stad die vele jongens van het Bomber Command zo goed kennen, een stad vol vriendelijke, huiselijke mensen.’¹ Het door Guy Gibson in 1944 – enkele maanden voor zijn dood – geschreven *In zoeklicht en afweervuur* behoort tot de klassiekers onder de gevechtsherinneringen uit oorlogstijd, ook al wordt er met feiten en data nogal losjes omgesprongen. Degenen die het manuscript na de dood van de auteur voor publicatie gereedmaakten, poetsten de scherpe kantjes ervan af. Zo werd Lincoln door Gibson oorspronkelijk omschreven als ‘een stad vol saaie, fantasieloze mensen’, misschien omdat zijn ervaringen het voorstellingsvermogen van deze burgers te boven gingen, zoals dat voor de meesten van ons zal gelden.

Het boek getuigt van een gevoeligheid die maar weinig van zijn manschappen in de squadroncommandant vermoedden, plus een besef van zijn eigen sterfelijkheid, voortvloeiend uit het ongelooflijke aantal voltooide vluchten dat hij had gemaakt: maar liefst 72 eerdere bombardementsmissies en nog eens 99 nachtelijke gevechtsvluchten. Hij beschrijft het lot van een vliegtuig dat boven Duitsland door afweer-

vuur wordt getroffen en steil uit de lucht komt vallen, een oneindige minuut lang, ‘dan plotseling is het allemaal voorbij en je komt met een klap op de grond neer. Meteen stijgen de laaiende vlammen van de brandstof de lucht in, alsof ze op je afkomen om je ziel ten hemel te schieten.’² Hij wist wat er kon gebeuren. In tegenstelling tot sommige helden, die geen angst kennen, was Gibson voorbereid op zijn vrijwel zekere lot. Alleen het moment waarop moest nog worden vastgesteld, en die nacht in mei leek de kans groter dan ooit.

Als commandant van het 617de Squadron van het Bomber Command van de RAF gaf hij leiding aan de aanval om de belangrijkste dammen in het noordwesten van Duitsland te bestoken met een revolutionair nieuw wapen, waarvoor het nodig was om extreem laag te vliegen. Van de negentien bemanningen die voor operatie Chastise werden getraind, begeleidden de acht die zich tijdens de training als beste hadden bewezen Gibson naar de Möhne. Aan bakboordzijde van Gibsons G-George vloog de flamboyante Australiër Harold ‘Micky’ Martin in zijn P-Popsie; het eerste vliegtuig aan stuurboordzijde was M-Mother van ‘Hoppy’ Hopgood, een vlieger van slechts eenentwintig jaar oud die zijn brieven naar huis nog altijd begon met ‘Lieve mammië’.

Zoals Gibson schreef: ‘We waren aan het begin van een tocht, waarop we al lang vol ongeduld gewacht hadden, een tocht die zorgvuldig was voorbereid, waarvoor we eindeloos hadden getraind³ – in werkelijkheid slechts acht weken, maar het zal een eeuwigheid hebben geleken voor deze jonge mannen, die alle ervaringen waarvoor ze eigenlijk een leven lang de tijd hadden moeten hebben in een fractie van een mensenleven moesten proppen. Gibson opperde *Four Years Lifetime* (‘Een mensenleven in vier jaar tijd’) als mogelijke titel voor zijn memoires als bombardementsvlieger – over ‘een missie die, als zij slaagde, een geweldig effect zou hebben’.⁴ De leiding van de RAF had de vliegbemanningen van het 617de verzekerd dat als het lukte de dammen te vernietigen, de schade aan de Duitse oorlogsindustrie groter zou zijn dan ooit eerder bij een luchtaanval was bewerkstelligd.

Een van de sterkste contrasten tussen de omgeving waarbinnen zich deze twintigste-eeuwse oorlog afspeelde en die van de eenentwintigste-

eeuwse vrede van waaruit we ernaar kijken, zit 'm in de kleur. Wij leven in een wereld van rood en wit, van blauw, zilver en oranje. De geallieerde vliegtuigbemanningen die in 1943 Europa bombardeerden, leefden overdag onder heldere luchten en in de zonneschijn, terwijl ze hun luchtslagen uitvochten in een universum dat verduisterd was, in schaduwen gehuld, behalve als of totdat het in vlammen uitbarstte. De onderzijde en flanken van de bommenwerpers waren matzwart geverfd; de bovenzijde in bladgroene en aardebruine schutkleuren. Eenmaal in de lucht waren Gibson en zijn lotgenoten veroordeeld tot een krappe, beperkte werkruimte vol apparatuur en besturingsmechanismen, waarbinnen alles zwart of groen was, als de verf tenminste niet door aanraking en gebruik was weggesleten en een dof metaal bloot was komen te liggen.

Hij schreef: 'De vlieger zit aan de linkerkant, op een gecapitonneerde zetel met armsteunen [...] Hij stuurt meestal met zijn linkerhand en bedient de gyro en de andere instrumenten met zijn rechter, maar de meeste vliegers gebruiken beide handen wanneer ze boven vijandelijk grondgebied vliegen of als het ruw weer is. Je moet behoorlijk sterk zijn, wil je een Lancaster kunnen vliegen. Vlak voor hem knippen de lichten van zijn instrumenten. Op het sperrybord of, zoals de vliegers van de bommenwerpers zeggen, het blindvliegbord, verschijnt zo nu en dan een rood lichtje dat aangeeft dat een of ander instrument moet worden bijgesteld. [...] De ogen van de vlieger beschrijven een continue cirkel van het repeteerkompas naar de snelheidsmeter, van de snelheidsmeter naar de horizon, van de horizon naar de maan, van de maan naar de aarde – voor zover hij die zien kan – en dan terug naar het repeteerkompas. Het is niet verwonderlijk dat zijn ogen roodomrand zijn wanneer hij eindelijk terugkeert.'⁵

Als iemands ogen met recht roodomrand waren, dan waren het wel die van Gibson zelf. Vanaf 1940 had hij bijna voortdurend oorlog gevoerd. Twee maanden eerder had hij zijn tour als commandant van het 106de Squadron voltooid, een functie waarbinnen hij de gevaarlijkste operaties voor zijn rekening had genomen. Met zijn twee Distinguished Service Orders en twee Distinguished Flying Crosses behoorde

hij tot meest onderscheiden vliegers van de Britse luchtmacht. In de zeven weken sinds hij was begonnen met het formeren van het 617de Squadron had hij te kampen gehad met niet-aflatende administratieve en personeelsproblemen, had hij speciale trainingen geregeld voor zijn bemanningen, had hij zich heen en weer gehaast tussen Scampton, Weybridge en Reculver om met de uitvinder de werking te bespreken van de bom die de dammen moest vernietigen en getuige te zijn van het wel en wee van het verloop van de proefworpen. Hij had overdag en 's nachts testvluchten uitgevoerd op lage hoogte, hij had zich van en naar het hoofdkwartier van RAF-Group 5 in Grantham gehaast voor tactisch overleg, hij had de belangrijkste briefings van zijn leven gegeven en nu was hij in het laatste licht van een schitterende Engelse lentedag in de richting van Duitsland vertrokken.

De uitputting kwam het duidelijkst tot uiting in een ontsteking aan zijn voet, wat op de grond al pijnlijk genoeg, maar in de lucht nog erger was. Die ochtend had hij de medisch officier van de basis geraadpleegd, die hem echter geen medicijnen wilde voorschrijven omdat deze zijn reflexen als vlieger zouden kunnen beïnvloeden. Gibson was drie jaar getrouwd met een meisje van de revue, maar hun huwelijk stelde weinig meer voor. Zijn enige ontspanning in weken was een uitje geweest met een vriendin van de WAAF naar de bios in Grantham, om *Casablanca* te zien. Zoals zoveel jonge mannen van alle landen die bij de Tweede Wereldoorlog betrokken waren, was hij in zijn doen en laten veel ouder dan de vierentwintig jaar die vermeld stonden in de RAF-verslagen.

Op die avond van 16 mei schreef hij over zichzelf en John Pulford, de boordwerktuigkundige die op het klapstoeltje in de 'plantenkas' van de Lancaster naast hem zat: 'Twee zwijgzame figuren, jong, nieuw in deze wereld, maar toch uiterst bekwaam, vol trots op hun squadron, vastbesloten hun opdracht tot een goed einde en hun kist veilig thuis te brengen. Een zwijgend schouwspel, waarvoor de gelegenheidsmuziek wordt verzorgd door het geraas van de lucht op de achtergrond en het vertrouwde gebrom van de vier Merlin-motoren.'⁶ Hij omschreef Pulford als iemand 'die uit Londen stamt, een eerlijke werkezel'. Hij

prees Fred ‘Spam’ Spafford, de bommenrichter, als ‘een prachtkerel, altijd in voor een feestje’. Zijn staartschutter, Richard Trevor-Roper, die alleen en zwijgend achterin zat, was ‘Eton en Oxford’ en, zo voegde Gibson daaraan toe, ‘misschien dacht Trev hetzelfde als ik: was dit de laatste keer dat wij Engeland zouden zien?’

Gibson schreef over zijn bemanning alsof hij hen door en door kende, maar in werkelijkheid had op radiotelegrafist Bob Hutchison na niemand van hen ooit eerder een operatie met hem gevlogen, en dit zou meteen ook de laatste keer zijn. Het meeste van wat hij over hen beweerde, klopte niet. Trevor-Roper had op Wellington College op school gezeten, niet op Eton, en had nooit in Oxford gestudeerd. Pulford, die in het originele manuscript werd weggezet als ‘een beetje een sulletje’, kwam uit Yorkshire, niet uit Londen. Net zoals alle boordwerktuigkundigen van het 617de was hij een voormalige ‘erk’, de laagste in rang van het grondpersoneel, een manusje-van-alles: hij controleerde de kleppen en wijzers en bewoog zich door het toestel om kleine problemen op te lossen, om bij de staartschutter achterin te kijken of om een storing in het intercomsysteem te verhelpen. Elke twintig minuten moest hij de stand van de brandstof noteren en de temperatuur van de motoren. Die ochtend had sergeant Pulford speciale toestemming gekregen om de begrafenis van zijn vader in Hull bij te wonen, op een uur rijden van Scampton. Twee mannen van de luchtmacht politie hadden hem begeleid om erop toe te zien dat hij tegen niemand iets zou zeggen over wat er die avond te gebeuren stond.

Gibson omschreef ‘Spam’ Spafford als ‘de beste bommenrichter van de wereld, maar niet al te goed in kaartlezen’. De radiotelegrafist, ‘Hutch’, was ‘een van die typische kleine en tegelijkertijd grote Engelsen, die de moed van een leeuw hebben’, al was hij dan ook ‘op bijna iedere vlucht luchtziek’. George Deering, de Canadese neusschutter die al vijfendertig operaties op zijn naam had staan, was ‘nogal dom en niet echt goed met een wapen. Het was een risico om hem mee te nemen, maar een van onze beste schutters was plotseling ziek geworden en er was verder niemand anders.’ Als de vlieger en de bommenrichter ooit samen zijn wezen stappen, is dat in ieder geval nergens vastgelegd.

Ondanks alle leiderschapskwaliteiten waarover de luchtmachtoverste beschikte, bleef de kleine Gibson – op de grond kon niemand zijn geringe lengte ontgaan – voor de meesten van zijn kameraden, maar vooral voor zijn ondergeschikten, een afstandelijk, gerespecteerd, maar weinig geliefd figuur. Een boordschutter schamperde: ‘Het was zo’n ettertje, van het soort dat onverwacht tevoorschijn springt en dan tegen je zegt dat je een knoopje van je uniform los hebt zitten.’⁷ Maar tegen de tijd dat Gibson zijn boek schreef, waren hij en operatie Chastise tot een legende uitgegroeid. En in dat verhaal paste het beeld van een hechte relatie tussen de vlieger en zijn bemanning nu eenmaal beter.

De werkelijkheid was dat de jonge mannen die die nacht samen met hun squadroncommandant aan boord van G-George stapten, dit deden in het ontmoedigende besef dat ze zich op een van de gevaarlijkste oorlogsmisaties waagden, met een vlieger met wie ze, op een van hen na, nog nooit eerder boven vijandelijk grondgebied hadden gevlogen. Bovendien was deze vlieger een echte held, en hielden zijn immens gevaarlijk gezelschap.

Nu bevonden ze zich boven de Noordzee: ‘Onze neuzen vlogen recht in de richting van het punt waar we de Nederlandse kust moesten passeren. De zee was zo glad als een spiegel, er was nauwelijks een rimpel te zien. Toen wij er eenmaal boven waren, zakten we lager en lager tot ongeveer 50 voet hoogte, om radio-opsporing te vermijden. [...] Toen ik even later een sigaret trachtte op te steken, namen we bijna weer een duik en de jongens moesten wel gedacht hebben dat ik gek was. Ten slotte vroeg ik Pulford om een sigaret voor me aan te steken.’⁸ Gibson zat in hemdsmouwen achter de stuurknuppel, gehuld in een ‘Mae West’ (reddingsvest) van de Luftwaffe, oorlogsbuit uit de tijd waarin hij gevechtsmisaties had gevlogen. Hoewel ze zo laag vlogen dat ze hun zuurstofmaskers niet nodig hadden, moesten ze deze toch dragen omdat ze de microfoons bevatten voor de onderlinge communicatie en de VHF-verbinding voor het contact met de andere vliegtuigen. Gibson had tevergeefs aangedrongen op keelmicrofoons zoals die bij de Amerikaanse luchtmacht werden gebruikt.

Terugkijkend op die onvergetelijke nacht schreef hij in 1944: ‘Nog

een uur te gaan, nog een uur voordat we Duitsland bereiken, nog een uur rust voordat het afweervuur losbarst. Ik dacht bij mezelf: deze 133 jongens hebben nog een uur te leven voordat ze zich in een hel storten. Sommigen van hen zullen niet terugkeren... Wie zullen dat zijn? [...] Wat zou de staartschutter in de kist van Melvin Young denken, want hij is een van degenen die niet terugkeren? Wat zou de bommenrichter in de kist van Henry Maudslay denken, want ook hij zal niet terugkeren? [...] Nog een uur te gaan, nog een uur voor dit soort gedachten, nog een uur van rechtuit vliegen voordat we al duikend en zwenkend de zoeklichten en het afweervuur van de vijandelijke verdediging moeten ontwijken.’⁹ Enkele maanden later koos hij in het BBC-radioprogramma *Desert Island Discs* ‘Der Walkürenritt’ van Richard Wagner uit als een van zijn favoriete muziekstukken: ‘Het is opwindend, het is groots, het is... nogal gruwelijk. Het doet me denken aan een bombardementsaanval.’¹⁰ Onderweg naar Duitsland dacht Guy Gibson aan zijn hond die kort daarvoor was doodgegaan en aan de epische ervaring die hem wachtte en die hem tot een van de beroemdste vliegers uit de geschiedenis zou maken. ‘Dit was de grote klapper,’ schreef hij. ‘Dit was het.’¹¹

1

Het grote plan, de gigantische dammen

1 Het grotere geheel

In mei 1943 was de Tweede Wereldoorlog in zijn vijfenveertigste maand. Hoewel er niet meer aan getwijfeld hoefde te worden dat de geallieerden uiteindelijk over Duitsland zouden zegevieren, was het voor het Britse volk – en wellicht in mindere mate voor het Amerikaanse volk – ook beschamend zonneklaar dat het Rode Leger daarbij de leidende rol zou spelen. De belangrijkste gebeurtenis van de voorgaande winter was de slag om Stalingrad geweest, die op 31 januari was uitgemond in de overgave van wat nog restte van het Duitse Zesde Leger onder aanvoering van Friedrich Paulus. De Russen hadden 150.000 Duitsers gedood en 110.000 krijgsgevangenen gemaakt. Met zijn overwinning in november, bij El Alamein, kon Montgomery daar niet tegenop: 9000 doden aan de kant van de asmogendheden en 30.000 – voornamelijk Italiaanse – krijgsgevangenen.

In de maanden die volgden berichtten de kranten dag in, dag uit over het oprukken van de Sovjetroepen. Weliswaar boekten de Britse en Amerikaanse strijdkrachten in Noord-Afrika ook vooruitgang, maar de troepen die vanuit het oosten en westen oprukten en zich in Tunesië bij elkaar aansloten, omvatten al met al amper dertig divisies, terwijl in de zomer van 1943, bij Koersk en Orel, door twee miljoen manschappen van Hitler en Stalin slag werd geleverd. Het duurde nog tot 13 mei voordat de strijdkrachten van de asmogendheden in Noord-Afrika zich eindelijk overgaven, maanden later dan de geallieerde legerleiding had verwacht.

Bijna vier jaar nadat Groot-Brittannië Duitsland de oorlog had verklaard, en anderhalf jaar nadat de Verenigde Staten zich gedwongen zagen hetzelfde te doen, hielden beide landen het grootste deel van hun legers nog altijd thuis, waar ze zich voorbereidden op een invasie van het vasteland van Europa op een nog te bepalen moment. De Britse en Canadese marine hadden met de hulp van de Ultra-codebrekers, en in een later stadium ook van de Amerikaanse marine, wonderen verricht en het overwicht behaald op de u-boten van admiraal Dönitz: de Atlantische Oceaan was nu relatief veilig voor scheepvaartverkeer en de Amerikaanse scheepswerven draaiden op volle toeren. Maar dit was een defensieve overwinning, waarvan het belang veel duidelijker was voor de geallieerde krijgsheren dan voor het Britse en Amerikaanse volk.

Vooral onder de laatste groep stond het Britse leger, ook na de successen in Noord-Afrika, in laag aanzien: de vele nederlagen van 1940 tot en met 1942 in Europa, Noord-Afrika en het Verre Oosten lagen nog vers in het geheugen. Veel Amerikanen beschouwden hun Angelsaksische bondgenoten met een aan minachting grenzende neerbui-gendheid. In juli 1942 voerde het Office of War Information (OWI) een onderzoek uit waarbij deelnemers werd gevraagd welk land volgens hen het hardst zijn best deed om de oorlog te winnen. Een loyale 37 procent van de ondervraagden gaf als antwoord de Verenigde Staten; 30 procent noemde Rusland; 14 procent China; 13 procent had geen mening; en slechts 6 procent was van mening dat de Britten zich het meest inspanden. ‘Alle oude vijandelijke gevoelens jegens de Britten zijn weer opgelaid,’ schreef een analist van het OWI. ‘Groot-Brittannië heeft zijn oorlogsschuld van de afgelopen oorlog niet afbetaald. Het weigert India de vrijheid te geven waar het beweert voor te vechten. Het houdt een groot deel van zijn strijdkrachten in Engeland om het thuisland te verdedigen, terwijl het zijn buitenposten in handen van de vijand geeft [...] Uitspraken als: “De Britten verwachten altijd dat anderen de kastanjes voor hen uit het vuur halen” en “Engeland is bereid om te vechten tot de laatste Fransman” worden steeds vaker gehoord.’¹

Weldenkende Britten zagen in dat hun leger sinds de terugtrekking bijna drie jaar eerder uit Duinkerken, in juni 1940, relatief weinig had

bereikt, terwijl de Russen het ongekend zwaar te verduren hadden. De reputatie van Winston Churchill als oorlogsleider was in 1942, toen de Britten opnieuw vernederende nederlagen leden, tot een absoluut dieptepunt gezakt. De zus van RAF-vlieger John Hopgood, een van de toekomstige dambusters, was officier bij de vrouwenafdeling van het Britse leger, de Auxiliary Territorial Service (ATS). In augustus schreef ze in een brief aan haar moeder dat ze zich opgebeurd voelde door het nieuws over de recente aanval op Dieppe, die als een succes werd gepresenteerd: ‘Het gevoel dat we eindelijk de aanval hadden gekozen en dat mijn uniform ook echt ergens voor staat. Een gevoel dat ik heel sterk had aan het begin van de oorlog, maar dat sinds we in het defensief zijn geleidelijk aan is afgezwakt. Het is geen teken van defaitisme dat ik dit zeg; ik denk eerder dat de meesten van ons het zo voelen. Ik hoop dat [Dieppe] een generale repetitie was en dat de echte voorstelling [D-day in Frankrijk] niet lang op zich laat wachten.’² Maar, zo weten wij, dat deed ze wel.

De verlate successen in Noord-Afrika behoedden Churchill voor de reële dreiging om als minister van Defensie uit zijn functie te worden gezet. Het was duidelijk dat de Duitse opmars aan het oostfront tot staan was gekomen, dat de Russen het kritieke punt van de strijd hadden overleefd. Sinds de schitterende triomf van de RAF in de Battle of Britain in 1940 had het Britse volk echter weinig reden om trots te zijn op de eigen oorlogsinspanning. Een buitengewoon bedachtzame jonge vlieger keek later terug op een gesprek dat hij begin 1943 met wat vrienden voerde: ‘Het was plezierig om bij elkaar te zitten en even uit te rusten en te denken dat we het ergste hadden gehad... Het was een fijne avond en we hadden de oorlog zo goed als “gewonnen”. We zouden ons niet zo tevreden hebben gevoeld als we hadden geweten welke strijd ons nog wachtte, hoeveel slachtoffers er nog zouden vallen... Het tij was gekeerd, maar het bleek de rust die aan een springtij voorafging.’³ De vlieger die dit schreef was Guy Gibson, die indertijd leiding gaf aan het 106de Squadron van het Bomber Command van de RAF.

Het ongeduld waarmee miljoenen mensen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan snakten naar actie tegen Hitler op een schaal die

zich kon meten met de inspanning en opoffering van het Rode Leger van ‘oompje Joe Stalin’, laat zich moeilijk overschatten. De westerse geallieerde leiders voerden oorlog in het tempo dat hun het beste uitkwam en hadden, omdat ze vanaf 1941 niet voor een invasie op eigen grondgebied hoefden te vrezen, de keuze waar en wanneer ze de strijd met de Wehrmacht wilden aanbinden, een luxe die de Russen niet hadden. De Britse voorzichtigheid ergerde de stafchef van het Amerikaanse leger, George Marshall, en zijn collega’s. Maar aan die voorzichtigheid van de oude Britse premier en zijn stafchefs lag een fundamentele waarheid ten grondslag: het feit dat Groot-Brittannië en Amerika beide zeemachten waren, die zich tegenover een enorme landmacht geplaatst zagen. Het zou gekkenwerk zijn om te proberen met een amfibieaanval het Europese continent terug te veroveren zolang ze geen overwicht in de lucht hadden, en dat was niet op korte termijn te realiseren. De stem van Churchill, die zich hierin gesteund wist door zijn bedachtzame en deskundige militair adviseurs, met name door Portal en Alanbrooke, was beslissend in het vooruitschuiven van D-day tot juni 1944, een uitstel waardoor honderdduizenden Britse en Amerikaanse levens gespaard zijn gebleven. Ondertussen was het echter wel van essentieel belang voor het prestige en het moreel van de westerse geallieerden, en vooral voor dat van het land van Churchill, dat de Britten de oorlog naar Duitsland verplaatsten, op welke manier dan ook.

2 Harris

Vanaf de val van Frankrijk in juni 1940 tot de invasie van Normandië in 1944 waren de strijdkrachten in de lucht, en vooral de zware bommenwerpers, het belangrijkste wapen van de westerse geallieerden in de strijd tegen Duitsland. Dit was een gevolg van de trage groei van de Anglo-Amerikaanse oorlogsindustrie en het daaruit voortvloeiende voorzichtige ‘grote plan’ van de westerse geallieerden. Voor de oorlog beschikte het Bomber Command over 27 vliegvelden in Groot-

Brittannië, een aantal dat in 1943 was uitgegroeid tot ruim honderd vliegbases. In diezelfde periode nam de mankracht van de RAF in zijn geheel toe van 175.692 tot meer dan een miljoen, van wie een niet onbelangrijk deel tot de best opgeleide jonge mannen van het land behoorden.

Sommige militaire leiders, onder wie Carl ‘Tooey’ Spaatz, generaal van de Amerikaanse luchtmacht, en sir Arthur Harris, generaal van de Britse luchtmacht en opperbevelhebber van het Bomber Command, waren ervan overtuigd dat luchtaanvallen op Duitsland een invasie over land overbodig zouden maken. 1943 was het jaar waarin de Britse oorlogsplanners operatie Rankin voorbereidden, een scenario voor de inzet van een bezettingsmacht van Duitsland, voor als het naziregime ten val zou zijn gebracht en Duitsland zich zou hebben overgegeven door een combinatie van bombardementen, Russische overwinningen en intern politiek verzet.

Maar hoewel Churchill het leeuwendeel van de industriële inspanning voor het luchtoffensief reserveerde, deelde hij op geen enkel moment de al te hooggespannen verwachtingen van de luchtmachtleiding. Al sprak hij in 1940, toen de situatie uitzichtloos leek, woorden die daar wel op wezen. Toen het directe gevaar van een invasie echter eenmaal was geweken, zag hij in dat de Duitse oorlogsmachine door bombardementen weliswaar sterk kon worden verzwakt, maar nooit zozeer dat de noodzaak van een landoorlog op het vasteland van Europa kon worden afgewend. De belangrijkste bijdrage die de luchtmacht tot juni 1944 leverde, was om de mensen thuis, de Amerikanen en vooral ook de zwaar belaagde Russen te tonen dat Groot-Brittannië de oorlog naar de vijand verplaatste. De Britse premier was zich beter dan zijn stafchefs bewust van het belang van ‘militair theater’ – van een vertoon van daadkracht waarmee de schijn van voortgang kon worden opgehouden, ook als er in werkelijkheid slechts weinig werd bereikt. Zoals in een eerder werk van mij staat geschreven: ‘Er moet actie zijn, zelfs als die niet altijd even nuttig is; er moeten successen te melden zijn, zelfs al moeten we die aandikken of verzinnen; er moet eer worden behaald, zelfs als die onverdiend is.’⁴ In al die schijnbaar eindeloos lange jaren tussen

Duinkerken en D-day begon de BBC zijn nieuwsberichten telkens weer prominent met de woorden: ‘Gisteravond hebben toestellen van het Bomber Command...’ gevolgd door een opsomming van industriële doelen in Frankrijk, Italië en vooral Duitsland die waren aangevallen.

In 1940-1941 liet de RAF zien dat de nazileiders het bij het verkeerde eind hadden gehad met hun belofte dat het Reich niet aan dergelijke aanvallen bloot zou komen te staan, al brachten de bombardementen slechts verwaarloosbare schade toe aan Hitlers oorlogsinspanningen. Hoewel er vanaf de winter van 1941 meer vliegtuigen beschikbaar kwamen, droegen de slechte weersomstandigheden, navigatieproblemen en de inzet van Duitse gevechtsvliegtuigen ertoe bij dat de aanvallers zware verliezen leden, nog altijd zonder dat de vijand op de grond gevoelige schade werd toegebracht. Tot er een reeks van gebeurtenissen plaatsvond die het offensief steeds meer een andere kant op stuurden.

In december 1941 ontvingen de premier en het ministerie van Lucht-macht een onafhankelijk rapport van het Cabinet Office, uitgevoerd in opdracht van Churchills persoonlijke wetenschappelijke adviseur lord Cherwell, de voormalig hoogleraar Frederick Lindemann. Het betrof een analyse van de effectiviteit van de Britse bombardementen aan de hand van luchtfoto's van doelwitten. Dit vernietigende document onthulde dat de gemiddelde RAF-bemanning op een gemiddelde nachtelijke missie niet in staat was een doel te identificeren dat kleiner was dan een stad. Na een verhit debat, waarin praktische aspecten de boventoon voerden en morele aspecten volledig buiten beschouwing bleven, leidden deze bevindingen tot een wijziging van de Britse strategie. Op aandringen van vooral Cherwell, die zich hierin gesteund wist door generaal sir Charles Portal, sinds oktober 1940 hoofd van de Britse luchtmacht, werd besloten om de RAF complete stedelijke gebieden te laten aanvallen, in plaats van zich te blijven richten op de veelal vergeefse pogingen om elektriciteitscentrales, fabrieken en militaire doelen te lokaliseren.

Het voornaamste doel was om de Duitse industriearbeiders ‘dakloos’ te maken, om ze regelrecht te terroriseren – om het moreel van het volk van Hitler te breken – ook al was de Luftwaffe dat bij de Britse bevol-

king overduidelijk niet gelukt. De nieuwe tactiek van wat ‘tapijtbombarderen’ wordt genoemd, werd nooit openlijk als beleid gepresenteerd, zelfs niet tegenover de bemanningen van het Bomber Command zelf, die alleen maar te horen kregen dat de RAF doorging met het bombarderen van militaire en industriële doelen, waarbij ook burgerslachtoffers konden vallen, een nevenschade die uiteraard te betreuren was. Dit was een leugen. Tussen 1942 en 1945 vormde de burgerbevolking van Hitlers steden het doelwit van de meeste Britse bombardementen.

Door de deelname van Amerika aan de oorlog vanaf december 1941 leek een uiteindelijke geallieerde overwinning zeker. Totdat de campagne op het vasteland van Europa begon, waren de Amerikaanse luchtmachtleiders er evenzeer als hun Britse tegenhangers op gebrand om te bewijzen dat hun krijgsmachtonderdeel een beslissende rol in de strijd kon spelen. Terwijl de RAF bleef doorgaan met haar nachtelijke aanvallen, werden er geleidelijk aan nu ook overdag operaties uitgevoerd, door Amerikaanse B-17 Flying Fortresses en B-24 Liberators. De Britten ontvingen de eerste exemplaren van een nieuwe generatie van viermotorige zware bommenwerpers – Short Stirlings en Handley-Page Halifaxes, gevolgd door Avro Lancasters –, waardoor de aanvalskracht van het Bomber Command geleidelijk toenam. De Britse bommenwerpers werden bovendien uitgerust met ‘Gee’, een nieuw navigatiesysteem en de eerste van een reeks van elektronische hulpmiddelen die de accuratesse van de RAF verbeterden.

In februari 1942 ten slotte kreeg sir Arthur Harris de leiding over het Bomber Command. In Groot-Brittannië bleef de ondermijnende invloed op de eigen oorlogsinspanning door conflicten en botsende persoonlijkheden binnen de krijgsmacht gelukkig beperkt in vergelijking met de Verenigde Staten, om nog maar te zwijgen over Duitsland. Toch kostte het tijd en energie. De afkeer en het wantrouwen tussen de Britse marine en de Britse luchtmacht was wederzijds en vanzelfsprekend; ze misgunden en betwistten elkaar voortdurend middelen, en werden hierom meermaals door de premier terechtgewezen. Veel mensen van de luchtmacht keken op soldaten neer vanwege de ongekende reeks van nederlagen die het leger had geleden.