

Stephen E. Ambrose

De bommenwerpers



I

Waar ze vandaan kwamen

De piloten en bemanningsleden van de B-24's kwamen uit alle staten en overzeese gebiedsdelen van de Verenigde Staten. Ze waren jong, gezond en gretig. Het waren zoons van arbeiders, artsen, advocaten, boeren, zakenlieden en onderwijzers. Enkelen van hen waren getrouwd, de meesten waren nog vrijgezel. Sommigen hadden een uitstekende opleiding genoten, hadden zelfs aan de universiteit gestudeerd, met als hoofdvak geschiedenis, literatuur, natuurkunde, techniek, chemie en nog veel meer. Anderen hadden nog maar nauwelijks de middelbare school achter zich gelaten – als ze die al hadden afgemaakt.

Het waren allemaal vrijwilligers. Bij het U.S. Army Air Corps [de legerluchtmacht van de Verenigde Staten] – een benaming die na 1942 werd veranderd in U.S. Army Air Forces – werd niemand gedwongen om te gaan vliegen. Ze kozen er zelf voor. De meesten van hen waren in 1927, toen Charles Lindbergh met de *Spirit of St. Louis* van Long Island naar Parijs vloog, tussen de twee en de vier jaar oud. Voor heel wat jongens was dit de eerste gebeurtenis buiten de familie die veel indruk op hen maakte. Het sprak enorm tot hun verbeelding. Ze wilden vliegen, net als Lindbergh.

In hun tienerjaren reden ze in een Ford Model T, of misschien wel in een Model A – als ze al autoreden. Heel wat van hen waren jongens van het platteland. Ze ploegden achter muil dieren of paarden. Als ze naar de wc moesten waren ze aangewezen op buitentoiletten, een plank met een gat erin en een put eronder. Ze gingen lopend naar school, die maar al te vaak op drie of vier kilometer afstand lag. De meesten van hen, inclusief de stadskinderen, waren arm. Als ze het geluk hadden werk te hebben verdienden ze een dollar per dag, soms zelfs minder. Als ze oudere broers

hadden droegen ze hun kleren af. 's Zomers liepen ze vaak op blote voeten. Ze gingen nagenoeg nooit op reis. De meesten waren nog nooit buiten hun eigen *county* geweest. En zelfs de meest gelukkigen hadden nog nooit een voet buiten hun eigen staat of regio gezet. Van degenen die uit een rijker milieu kwamen, was slechts een handvol ooit in het buitenland geweest. Bijna niemand van hen had al eens in een vliegtuig gezeten. Een verrassend groot aantal had zelfs nog nooit een vliegtuig gezien. Maar ze wilden allemaal vliegen.

Er waren stimuli die veel verdergingen dan het avontuur dat met dit alles was verbonden. Glamour. Extra soldij. Het recht om *wings* te dragen, het vliegerembleem. Een snelle bevordering. Je mocht je eigen krijgsmachtonderdeel uitkiezen – je hoefde niet in een kooi te slapen aan boord van een of ander slingerend marineschip of in een schuttersputje terwijl er op je geschoten werd. Ze beseften dat ze dienst moesten doen, en de meesten waren daar maar al te zeer toe bereid. Hun patriottisme was boven elke twijfel verheven. Ze wilden meehelpen met het verslaan van Adolf Hitler, Benito Mussolini, Hideki Tojo en hun handlangers. Maar ze wilden wel graag zelf bepalen hoe ze dat zouden doen. En in overweldigende mate wilden ze vliegen.

Ze wilden de vaste grond ontstijgen, als een vogel, het land van bovenaf zien, zich sneller voortbewegen dan iedereen die aan de aarde gebonden was. Meer dan het elektrische licht, meer dan de stoommachine, meer dan de telefoon, meer dan de auto en zelfs meer dan de drukpers scheidde het vliegtuig het verleden van de toekomst. Het bevrijdde de mensheid van de aardse ketenen en opende het luchtruim.

Ze waren verbazingwekkend jong. Een groot aantal van hen nam als tiener al dienst bij de Army Air Forces. Sommigen werden pas na de oorlog twintig. Iedereen die ouder was dan vijftientig werd dan ook als 'een oude man' bestempeld. In de eenentwintigste eeuw vertrouwen volwassenen aan jongelui van die leeftijd nauwelijks hun autosleuteltjes toe, maar in de eerste helft van de jaren veertig van de vorige eeuw stuurden die volwassenen hen erop uit om een uiterst belangrijke rol te spelen bij het bevrijden van de wereld.

De meesten wilden jachtvlieger worden, maar verhoudingsgewijs weinigen wisten dat doel te bereiken. Vervulde de meesten werden piloot of copiloot op twee- of viermotorige bommenwerpers. Het merendeel werd bemanningslid en fungeerde als boordschutter, radiotelegrafist, bom-

menrichter, boordwerktuigkundige of navigator. Maar dat gaf niet. Ze wilden vliegen, en dat deden ze dan ook.

Dit is hoofdzakelijk het verhaal van één specifiek toestel en de mannen die daarmee vlogen. Er worden ook ervaringen van andere mannen en andere toestellen binnen de U.S. Army Air Forces beschreven, maar in wezen gaat het over een bommenwerper van het 741st Squadron van de 455th Bomb Group met de naam *Dakota Queen*, de bemanning van dat toestel en de vlieger George McGovern. Ze waren noch typerend – hoe zou dat ook kunnen bij een luchtmacht die duizenden bommenwerpers en tienduizenden bemanningsleden telde – noch uniek.

Op 19 juli 1922 werd in Avon, South Dakota, in de pastorie van de methodistische kerk, waar de leer van Wesley werd aangehangen, George Stanley McGovern geboren. Hij had een oudere zus, Olive, en kreeg er later nog een jonger zusje bij, Mildred, en een broertje, Larry. Georges grootvader, die in Ierland was geboren, had tijdens de Burgeroorlog aan de kant van de Union gevochten en was daarna mijnwerker geworden. De vader van George, Joseph, geboren in 1868, had als prof bij de St. Louis Cardinals gehonkbald, maar omdat hij methodist was stoorde hij zich aan het vele drinken en gokken van zijn teamgenoten en aan de losbandige dames met wie ze zich inlieten. Hij gaf zijn sportcarrière op toen hij ‘geroepen werd om te prediken’, en ging vervolgens naar een methodistisch seminarie in Houghton in de staat New York. Nadat hij aan deze theologische hogeschool was afgestudeerd vertrok hij als vrijwilliger naar North en South Dakota. Daar maakte hij in de plaatsen waar hij predikte zijn technische vaardigheden ten nutte door kerken te bouwen, waarvan er enkele nog steeds overeind staan. Zijn eerste vrouw overleed en hij bleef kinderloos achter. Op vijftigjarige leeftijd trouwde hij met Frances McLean, een achtentwintigjarige vrouw die soliste in zijn kerkkoor was en een prachtige stem had.

In 1927, toen George vijf was, woonde het gezin in Canada. Toen Lindbergh zijn beroemde vlucht maakte, beheerste, zoals hij het zich herinnert, ‘het nieuws alle gesprekken, de kranten en de radio. Ik herinner me die vlucht nog alsof het gisteren gebeurd is. Foto’s van Lindbergh met zijn vlieg helm en -bril stonden op alle voorpagina’s. Ik vond hem het indrukwekkendste schepsel op Gods aarde. Ik groeide op met het idee

dat Lindbergh de grootste Amerikaan was die er bestond.¹

In 1928 verhuisde het gezin McGovern naar Mitchell, in het oostelijk deel van South Dakota, een stad met circa 12.000 inwoners, waar Joseph wederom het domineesambt bekleedde. Zijn hele leven heeft George zijn moeder haar man nooit met zijn voornaam horen aanspreken (hij heeft haar één keer 'lieverd' tegen hem horen zeggen). De beide echtelieden uitten slechts zelden hun genegenheid voor elkaar, hoewel ze volkomen toegewijd waren aan elkaar en aan de kinderen. Het gezin had het bepaald niet breed – Joseph verdiende als dominee nooit meer dan honderd dollar per maand. Wel kreeg hij af en toe een mud aardappelen van een boer, of een zak appels of een kistje eieren, of wat rund- of varkensvlees. Hij vulde zijn inkomen aan door verkrotte huizen op te kopen, die op te knappen en daarna weer door te verkopen. Uiteindelijk slaagde hij erin een huis in Mitchell te kopen, op de hoek van Fifth en Sanborn, waar George opgroeide.

George was een 'domineeszoontje', maar in tegenstelling met anderen in die categorie bezat hij geen wilde karaktertrekjes. Hij was een gemiddelde leerling wiens enige uitspatting bestond uit zo nu en dan een bioscoopje, iets wat voor een rechtgeaarde Wesley-methodist eigenlijk verboden was. Hij ging ook op fazantenjacht, zoals de meeste jongens uit South Dakota. Het was ook de passie van zijn vader, die hem leerde hoe hij met een jachtgeweer moest omgaan, in zijn geval een 16,81 mm enkelloops hagelgeweer. Tijdens die jachtpartijen was hij er getuige van dat stofstormen de hemel zwart kleurden. Hij zag hoe grote zwermen sprinkhanen de oogst vernielden en zich zelfs een weg dwars door de houten stelen van schoffels vraten. In stadjes in de buurt zag hij hoe banken en winkels hun deuren sloten omdat ze failliet waren gegaan. Eens zag hij, toen hij met zijn vader op jacht was, een boer die Art Kendall heette 'op zijn achterveranda zitten terwijl de tranen over zijn wangen rolden'. Kendall vertelde McGovern's vader 'dat hij net een cheque van de tussenhandelaar had binnengekregen – de jaaropbrengst van zijn varkensboerderij. Die cheque dekte de transportkosten van de varkens naar de markt niet eens.' Tegen de tijd dat McGovern naar de middelbare school ging was bijna een op de vijf boeren zijn land kwijtgeraakt omdat de bank het wegens betalingsachterstand gedwongen had verkocht.²

Joe Quintal was de gymnastiekleraar op vier lagere scholen, een *junior high school* en een *senior high school*, en hij was ook nog eens coach van het

football-, het basketbal- en het atletiekteam. Hij was een uitstekend atleet en was quarterback geweest in het footballteam van de University of South Dakota. McGovern beschrijft hem als een 'welbespraakte, zeer intelligente man. Ik bewonderde hem, hoewel hij me tegelijkertijd angst inboezemde.'

Een van de oefeningen die Quintal in de eerste klas van de middelbare school liet uitvoeren was voorover over een met leer bekleed paard duiken om direct daarna een koprol uit te voeren. 'Je moest in volle vaart een aanloop nemen,' herinnert McGovern zich, 'eroverheen duiken, je hoofd intrekken, op de mat neerkomen en een koprol maken.' McGovern kreeg dat maar niet voor elkaar. Hij holde dan in de richting van het paard 'en ik wist dat ik mijn nek zou breken als ik zou proberen eroverheen te duiken'. Dus toen hij bij het paard kwam hield hij in. Niet één keer, geen twee keer, maar telkens weer.

Quintal blies op zijn fluitje. 'Mac, kom hier,' schreeuwde hij. 'Wat is er met jou aan de hand?'

'Het lukt me gewoon niet, meneer Quintal, ik kan het niet.'

'Hoe bedoel je, het lukt me niet? Je hebt toch gezien hoe de andere jongens over dat paard springen? Je hebt twee benen, twee armen, dus je beschikt over precies dezelfde uitrusting als de anderen, toch?' McGovern zei opnieuw dat het hem gewoon niet lukte.

'Wil je dat ik je vertel waarom het je niet lukt?' McGovern zei dat hij dat wel wilde weten.

'Je bent een angsthaas,' zei Quintal. 'Dáárom kun je het niet.'

De hele klas, zo'n zestig leerlingen, keek toe. 'Ik voelde me zo verneerd dat het huilen me nader stond dan het lachen,' herinnert McGovern zich nog. Maar nog steeds kon hij zich er niet toe zetten. Quintal 'gaf me echt het gevoel dat ik een angsthaas was. En daar had ik erg veel last van.' Toen hij naar de middelbare school ging was hij vastbesloten aan atletiek te gaan doen. Omdat hij goed hard kon lopen werd hij lid van de loopploeg, waar hij geen records brak maar zich toch behoorlijk wist te manifesteren. Maar toch bleef hij af en toe nog aan het incident met het paard denken.³

In 1940, nadat hij het einddiploma had behaald, ging McGovern naar het Dakota Wesleyan College, dat zo'n vijfhonderd studenten telde en slechts enkele straten verwijderd was van het huis waar de familie McGovern woonde. In Europa en China was de oorlog uitgebroken en om

overal op voorbereid te zijn had de Amerikaanse overheid een programma opgezet dat Civilian Pilot Training (CPT) werd genoemd. Het idee was om het reservoir aan vliegers aan te vullen met burgerpiloten die op z'n minst de elementaire beginselen van het vliegen beheersten. De mogelijkheid bestond om op Mitchell Field, vlak buiten de stad, aan een CPT-programma te beginnen. McGovern's medestudent en vriend Norman Ray uit Custer, South Dakota, wilde dolgraag vliegen. Ze zaten in hetzelfde eerste jaar. Ray was zo arm dat hij bij aankomst op Wesleyan alleen maar een paar versleten tennisschoenen, een spijkerbroek en een stuk of wat T-shirts bij zich had. Toen McGovern op een dag tegen hem zei dat hij eens een afspraakje met een meisje moest maken, antwoordde Ray: 'George, ik kan me zo'n afspraakje niet permitteren.'

'Als je naar de College Inn gaat heb je aan tien cent genoeg,' wierp McGovern tegen.

'Ik héb geen tien cent.'

Maar in elk geval had hij wél het grote verlangen om te vliegen. Voor de cursus – die naast vliegtraining ook grondinstructie omvatte en waarvoor de onderwijsinstelling garant moest staan – kon beginnen, dienden zich ten minste tien studenten aan te melden. De CPT zou het vliegtuig leveren en de instructeur betalen. Dus ging Ray al zijn vrienden af en praatte op hen in. Hij slaagde erin negen van zijn medestudenten over te halen aan het programma mee te doen, onder wie een vrouwelijke studente en de achttienjarige McGovern.

McGovern had nog nooit in een vliegtuig gezeten, maar hij was bereid vlieglessen te nemen omdat hij het gevoel had dat hij 'Joe Quintal dan kon laten zien dat ik in elk geval geen hoogtevrees had, dat ik niet te laf was om een vliegtuig te besturen'. Hij moest medisch worden gekeurd en kwam er tijdens de keuring achter dat hij over een uitstekende diepteperceptie beschikte – later bleek er bij andere tests dat hij, wat die diepteperceptie betrof, zo goed scoorde dat de score nauwelijks in tabellen te vinden viel.

Het vliegtuig was een eenmotorige Aeronca, gebouwd in Middletown, Ohio, een toestel dat met een cockpit voor en achter was uitgerust. De instructeur, Cliff Ferguson, een grote, zwaarlijvige man, zat voorin. Het toestel was van twee stel bedieningsorganen voorzien die met elkaar verbonden waren, zodat Ferguson indien nodig de besturing van de student kon overnemen. Tijdens McGovern's eerste vlucht, direct nadat

Ferguson het gas had geopend om aan de start te beginnen, ‘was ik doodsbang’. Hij vroeg zich af: ‘Waar ben ik in godsnaam aan begonnen? Dit kan ik helemaal niet.’ Het was een winderige dag, zoals zo vaak in South Dakota. De vleugels klapperden en het toestel stuiterde op en neer in de lucht. Desalniettemin zei Ferguson tegen McGovern dat hij de besturing moest overnemen. Tegen het einde van de les zei hij tegen McGovern: ‘Je doet het prima.’

McGovern ging door met de cursus, hoewel ‘ik bij de lessen die hierop volgden, toen Ferguson liet zien hoe tolvluchten, zogenaamde *spins*, en overtrekken, ook wel *stalls* genoemd, in z’n werk gingen, alleen maar banger werd. Maar toch liet “Big Cliff” me door middel van een onopvallend seintje steeds weten dat ik het prima deed, en dat gaf me een ongelooflijk gelukzalig gevoel.’ Na acht uur instructie zei Ferguson tegen McGovern dat hij over een goede coördinatie beschikte en dat zijn landingen prima waren. Het opstijgen en landen waren voor een leerlingvlieger het moeilijkst onder de knie te krijgen, maar McGovern wist wanneer hij het toestel horizontaal moest brengen, hij wist precies hoe ver het toestel van de grond verwijderd was, hoe hij de twee voorwielen van het toestel met de grond in aanraking moest brengen en wanneer hij geleidelijk aan de staart met het staartwiel moest laten zakken. Dus zei Ferguson tegen hem: ‘Je bent klaar om solo te gaan.’ Het ging prima. McGovern cirkelde boven Mitchell, keek neer op de watertoren, het Corn Palace en de campus van het Wesleyan, en voerde ten slotte nog een rondje boven Lake Mitchell uit. Toen hij landde werd hij overweldigd door een gelukzalig gevoel en wist hij zeker dat hij, mocht Amerika bij de oorlog betrokken worden, voor de Army Air Forces zou kiezen.⁴

In het najaar van 1941 zag McGovern, op dat moment tweedejaarsstudent en met een elementaire vliegopleiding achter de rug, voor het eerst B-24-bommenwerpers. Hij zag ze tijdens lesvluchten overvliegen – ze waren in Omaha, Nebraska, gestationeerd – en wist dat de piloten de banen van Mitchell Airport als reservelandingssterrein gebruikten. Hij kreeg geen jachtvliegtuigen te zien en ook geen Boeing B-17’s. Af en toe zag McGovern een of twee B-24’s landen. Hij vond ze groot en log, maar wel indrukwekkend. Hij kreeg niet de kans om er een vanbinnen te bekijken. Het kwam geen moment bij hem op dat hij op een dag een van die toestellen zou vliegen. Maar hij beseftte wel dat de vliegers ervan echte mannetjesputters moesten zijn.

De B-24's en de piloten die McGovern te zien kreeg waren splinternieuw. In 1940 en 1941 beschikten de Verenigde Staten over een vrij kleine krijgsmacht. De marine kwam er nog het beste van af, maar de vloot werd qua aantallen schepen en qua vuurkracht overtroffen door de Japanse marine, om nog maar te zwijgen over de Britse. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog bestond het Amerikaanse leger uit minder dan 200.000 man (waarvan 26.000 man bij het Army Air Corps dienden), wat inhield dat het op de wereldranglijst op de zestiende plaats stond, direct na Roemenië. Het leger was klein, in vergelijking met de legers van Japan, Duitsland en Italië, waarin miljoenen mannen waren ingelijfd. In juni 1941 bestond het U.S. Army Air Corps uit 1257 gevechtsvliegtuigen, die bijna allemaal inferieur waren aan de Japanse Zero, waarvan er in elk geval aanzienlijk meer operationeel waren, en aan de jachtvliegtuigen van de Duitse Luftwaffe, waarvan er vier keer zoveel waren als waarover de Amerikanen beschikten en waarvan bovendien de vloot in hoog tempo werd uitgebreid.

Toen in september 1939 in Europa de oorlog uitbrak had de Depressie Amerika nog steeds stevig in haar greep. Het werkloosheidspercentage bedroeg vijftientwintig procent. Mensen met een baan verdienden weinig meer dan honderd dollar per maand. Er bestond geen werkloosheidsverzekering, er werd door de overheid geen financiële bijstand verleend, er bestonden geen antibiotica. De meeste ziekten waren levensbedreigend. Het vervoer ging per auto, bus of trein, en was traag en primitief. Bijna alle doorgaande wegen hadden slechts twee rijbanen. Slechts een handvol mensen ging op reis. Het geld dat ze hadden ging op aan voedsel, kleding en onderdak.

Qua technologie liepen de Verenigde Staten ver achter bij Duitsland en Japan, vooral op het gebied van de luchtvaart. Luchttransport was voorbehouden aan een klein groepje rijke mensen en nog maar nauwelijks betrouwbaar. De nieuwe tweemotorige Douglas DC-3 was het modernste passagiersvliegtuig uit die tijd. Het kon eenentwintig passagiers vervoeren en had vierentwintig uur nodig om van New York City naar Los Angeles te vliegen, maar alleen als het weer meewerkte, en zelfs dan moest de DC-3 onderweg drie tussenlandingen maken om bij te tanken. Het toestel kon onder optimale omstandigheden een snelheid van 250 kilometer per uur halen en had een vliegbereik van 1450 kilometer. Het toestel had geen drukcabine en voor de passagiers was er geen zuurstof be-

schikbaar. Het had een kruishoogte van drieduizend meter en kon maximaal een hoogte van 4500 meter bereiken, wat inhield dat men groten-deels in de wolken vloog. Er bestond geen radar en de weinige elektronische navigatiehulpmiddelen die er waren, kon je niet bepaald nauwkeurig noemen. Ze bestonden hoofdzakelijk uit gebundelde laagfrequente radiosignalen die de vliegers konden volgen, maar bij slecht weer waren ze niet te gebruiken, aangezien de radiosignalen door de atmosferische ruis die bij onweersbuien optrad werd gestoord. Op de routes waren ook lichtbakens geplaatst die door de piloten voor de navigatie konden worden gebruikt, maar ook die hadden bij slecht weer nauwelijks nut.

Eind 1941 waren slechts weinig burgervliegers en -bemanningsleden beschikbaar. Van de mannen die later bij de Vijftiende Luchtmacht zouden dienen had ongeveer vijfentachtig procent geen enkele militaire ervaring, terwijl ze ook nog nooit in een vliegtuig hadden gezeten.⁵ McGovern had geluk, ook al was hij slechts acht keer de lucht in geweest in een onbewapend eenmotorig toestelletje. Zij die bij de Vijftiende Luchtmacht werden ingedeeld waren afkomstig uit alle achtenveertig staten en de overzeese territoria Hawaï, Alaska en Puerto Rico, en hadden allemaal verschillende achtergronden en ervaringen.

Ralph C. 'Bill' Rounds was in 1924 geboren in Wichita, Kansas. Zijn vader was eigenaar van een houthandel en mocht een rijk man worden genoemd. Rounds was een knappe verschijning en een groot liefhebber van meisjes en vliegtuigen. Hij werd omschreven als 'een schelmachtige grappenmaker uit Kansas, hét toonbeeld van de roekeloze vlieger'. Het was zijn grote wens jachtvlieger te worden. Zijn levenservaring, zijn houding en zijn persoonlijkheid verschilden totaal van die van McGovern.⁶

Kenneth Higgins was in 1925 geboren in Dallas, Texas. In 1941 zat hij in de derde klas van de Highland Park High School. Hij had er alles voor over om te leren vliegen.

Robert Hammer, geboren in 1923, afkomstig uit een gezin met vijf kinderen, kwam uit North Dakota. Zijn vader was woudloper en jager. Hammer kon zich nog goed herinneren hoe in de strenge winters de huiden van muskusratten te drogen hingen aan draden die in bijna elk vertrek van het huis waren gespannen. De dood was alomtegenwoordig. Op zevenjarige leeftijd was hij er getuige van hoe zijn tweejarige zusje aan longontsteking stierf. Toen hij in de vijfde klas van de lagere school zat