

De verkondiging van het Airpower evangelie

William 'Billy' Mitchell - De heetgebakerde kruisvaarder contra Henry H. 'Hap' Arnold - De pragmatische pleitbezorger

J.F.W. van Angeren MA - kolonel van de Koninklijke Luchtmacht*

Een zeer belemmerende factor bij de ontwikkeling van de militaire luchtvaart was de extreme behoudzucht van de uitvoerende regeringsdepartementen

William 'Billy' Mitchell

Ik heb altijd gezegd dat het er beslist van zal komen, maar ik zeg ook dat nu niet het juiste moment is

Henry H. 'Hap' Arnold

Inleiding

Bijna een eeuw nadat de gebroeders Wright er in slaagden te vliegen met een vliegtuig dat zwaarder was dan de lucht, zijn er tekenen die erop wijzen dat er nog steeds geen volledige erkenning is van het belang van het Luchtwapen, oftewel Airpower. Dit roept enkele vragen op. Wat zou er de oorzaak van kunnen zijn dat het begrip 'Airpower' nog steeds niet volledig tot ontplooiing is gekomen? Is de boodschap van 'airpower' niet duidelijk genoeg? Of hebben haar pleitbezorgers misschien niet de juiste toon gezet? Zou het kunnen zijn dat hun optreden teveel haat en nijd opriep en teveel mensen vreemdde van de zaak waarvoor zij

streden? Zou het kunnen zijn dat niet zozeer de boodschap maar veeleer de boodschappers de oorzaak zijn van een onbevredigend resultaat?

Met name tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog waren er vele mensen die een rol speelden bij de 'verkondiging van het airpower evangelie'. Grofweg waren er twee tegen-gestelde stromingen die overigens beide hetzelfde doel hadden: de strategische inzet van het luchtwapen door een Onafhankelijke Luchtmacht. Enerzijds was er de groep heetgebakerde kruisvaarders, en anderzijds waren er de pragmatische, berekenende pleitbezorgers.

William 'Billy' Mitchell vertegenwoordigde de eerste groep en Henry H. 'Hap' Arnold de tweede. Van de twee zocht Mitchell de confrontatie. Dat sprak tot de verbeelding van de publieke opinie. Zijn benadering was een steun in de rug van de 'vliegers'.¹ Daarom wordt hij, met name in Amerika, vaak gezien als een held en als voorbeeld voor 'luchtmachters'. En inderdaad, hij is erin geslaagd de zaak van airpower in zijn tijd onherroepelijk op de agenda te plaatsen. Zijn aanpak leidde echter tevens tot een felle strijd met de andere krijgsmacht-delen. Daardoor ging de boodschap van airpower regelmatig ten onder in heftige twisten.

De benadering van Arnold daarentegen - vaak gekritiseerd als te voorzichtige - was gematigder. Zijn aanpak heeft misschien nooit iemand in vervoering gebracht, maar ook grote botsingen met de andere krijgsmacht-

delen en de regering werden vermeden. Uiteindelijk leidde deze tactiek in 1942 in Amerika tot de oprichting van de nagenoeg geheel onafhankelijke - Army Air Force.

Met het voordeel van wijsheid achteraf kan worden geconcludeerd dat het werk van Arnold, anders dan het resultaat van Mitchell's inspanningen, minder nadelige effecten teweegbracht. Daarom kan aan het eind van de rit redelijkerwijs worden geconcludeerd dat van de twee Arnold het meeste succesvol was. Dit betekent dat niet Mitchell maar Arnold als voorbeeld zou moeten dienen voor ieder die het 'Airpower evangelie' wil verkondigen.

Men kan de twee mannen niet los zien van de omstandigheden waarin zij leefden. Hun attitude werd immers gevormd door hun omgeving, en door de middelen waarover zij konden beschikken alsook de denkbeelden die in hun tijd tot ontwikkeling kwamen. Zozeer zelfs zijn de achtergronden van betekenis dat eerst uitgebreid wordt stil gestaan bij deze achtergronden, alvorens meer te zeggen over de twee hoofdrolspelers - beide behorende tot de 'klasse apart' van jonge en onstuimige piloten - en hun rol in de verkondiging van het 'airpower evangelie'.

Achtergronden

De ervaringen van de Eerste Wereldoorlog
Mitchell en Arnold waren beiden het

* De auteur is Hoofd Opleidingen KLU op het Instituut Defensie Opleiding te 's-Gravenhage. Dit artikel is een vertaling en bewerking van een 'paper' geschreven in het kader van de studie van de auteur in 'Air Warfare' aan de American Military University (Vertaling door LAS Sectie Vertalingen).



William "Billy" Mitchell en Henry H. "Hap" Arnold
(tekening D. Burke, copyright: RAAF Air Power Studies Centre)

product van hun ervaringen in de Eerste Wereldoorlog. Als Amerikaanse 'vliegers' putten zij hun inspiratie onder meer uit de Britse ervaringen in de Eerste Wereldoorlog. Het was deze oorlog die vorm gaf aan hun ideeën over de inzet van het luchtwapen. Maar het lukte niet deze ideeën zonder ernstige verzet ingang te doen vinden bij hun niet-vliegende collega's.

De Britse ervaringen gedurende de Eerste Wereldoorlog hadden geleid tot de oprichting van een onafhankelijke Royal Air Force (RAF). In het VK was de echte discussie op gang gekomen na de aanval door een formatie Duitse Gotha bommenwerpers, in mei 1917, op een kuststadje in Kent, op 17 juni gevolgd door een aanval op Londen zelf, en een derde aanval op 7 juli. Daarbij vielen in totaal 332 doden en 852 gewonden. Naar aanleiding van de door de Duitse aanval teweeggebrachte consternatie en paniek, 'benoemde Prime Minister Lloyd George zichzelf en (...) Gene-

raal Smuts tot een commissie met twee leden, met de opdracht te onderzoeken hoe de Britse luchtmacht krachten het best konden worden gereorganiseerd... Het rapport van Smuts, dat op 17 augustus 1917 gereed was, zou de basis vormen waarop Britse vliegers de daarop volgende twintig jaar een volledige theorie over oorlogvoering zouden ontwikkelen.' In het rapport wordt gesteld:

Luchtmacht krachten kunnen worden ingezet als onafhankelijk instrument voor gevechtsacties. Voor zover we thans kunnen voorzien zijn er absoluut geen grenzen aan de schaal waarop ze in de toekomst onafhankelijk kunnen worden ingezet. En misschien is de dag niet ver waarop luchtacties met hun verwoesting van vijandelijk grondgebied en hun grootschalige vernietiging van industrie centra en dichtbevolkte gebieden mogelijk de belangrijkste gevechtsacties zullen worden, waarbij de oudere vormen van leger- en marineoperaties

misschien een secundaire, ondergeschikte rol zullen gaan vervullen.

In zijn boek *Bomber Command* merkt Max Hastings op dat dit toekomstbeeld 'door de gelederen der generaals en admiraals een minstens zo grote golf van woede en minachting joeg als van opwinding en enthousiasme door die der vliegers. Op een ander tijdstip zou de gezamenlijke animositeit van het Departement van Oorlog [leger] en de Admiraliteit [marine] voldoende zijn geweest om het Rapport Smuts ongemerkt in een la te doen verdwijnen. Maar in de herfst van het jaar 1917 was het politieke aanzien van de leiders van de twee gevestigde krijgsmacht delen in de ogen van de Britse regering tot een wel heel laag niveau gedaald.' Dit schiep goede voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de RAF. Gevolg was dat, 'ten tijde van de wapenstilstand de RAF groter was dan het Britse leger was geweest in 1914'. En de onafhankelijke RAF speelde duidelijk een belangrijke rol bij het formuleren van militaire doctrines, waaronder die van het Strategisch Bombardement.

Voor de Amerikaanse vliegers leken de ontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk een unieke kans te bieden. Zij droomden van een zelfde positie als hun collega's bij de RAF. In de Verenigde Staten overheerste echter de gedachte dat 'als instrument voor gevechtshandelingen [het luchtwapen] nog in de kinderschoenen stond. Het had weliswaar een af en toe spectaculaire en steeds belangrijker wordende – maar niettemin grotendeels niet-essentiële – rol gespeeld in de uitkomst van de oorlog.' 'De eerste fragiele vliegtuigen werden door de meeste officieren (...) gewoon niet serieus genomen, (...) In het beste geval, zo redeneerden zij, zouden de nieuwe vliegtuigen misschien een bescheiden uitbreiding van het traditionele oorlogsinstrumentarium vormen. Holley geeft een beschrijving van de problemen waarvoor vliegers zich gesteld zagen.

Men zou logischerwijs mogen aan-nemen dat leidinggevende militair-en zich tegen het einde van de oorlog veel inspanning zouden getroosten om een doctrine [voor airpower] te formuleren, maar dat was niet het geval (...) Te oordelen naar het rapport van Generaal Pershing² [aan het einde van de Eerste Wereldoorlog] was het luchtwapen volslagen onbelangrijk. Pershings rapport bevatte, afgezien van een enkele zin in de trant van 'de-vliegtuigen-gingen-ook-de-lucht-in' bij de verslaggeving over gevechtshandelingen van de grondstrijdkrachten, geen bespiegeling over de taak van gevechtsvliegtuigen. Ook een evaluatie van de rol van de luchtoorlog bleef achterwege. De vermelding van het wapen der luchtvaart bleef beperkt tot één enkele alinea waarin de vliegers werden geprezen voor hun moedige daden en dapperheid.

Dientengevolge verliep het formuleren van een gezaghebbende strategische bombardementsdoctrine in de vs veel minder succesvol dan in het Verenigd Koninkrijk. Het Amerikaanse militaire gevestigde gezag liet er geen twijfel over bestaan dat men zich niet zou uitleveren aan de 'bevliegingen van een paar fanatici', zoals de generaals het zagen. Deze karakterisering was niet zonder grond. Per slot van rekening konden de voorstanders van airpower niet veel meer in stelling brengen dan een paar grotendeels nog in theoretisch stadium verkerende ideeën. En deze ideeën werden meestal met veel ongeduld naar voren gebracht. Maar ook de frustratie – en het daaruit voortvloeiende ongeduld – van de voorstanders van airpower waren begrijpelijk. Die frustratie kwam gedeeltelijk voort uit de in hun ogen behoudzuchtige opstelling van het militaire leiderschap. De vliegers zagen ook wel dat er meer bewijzen en meer tijd nodig waren om hun boodschap duidelijk te maken. Maar, zoals John Buckley het zo scherp stelt, 'het klinkt bijna pervers,

maar sommige voorstanders van airpower (...) waren teleurgesteld dat de oorlog eindigde omdat dit hen de kans ontnam om aan te tonen waartoe hun nog steeds groeiende vloot in staat was.' Met andere woorden, voor de zaak van de Amerikaanse voorstanders van airpower kwam de wapenstilstand die een einde maakte aan de Eerste Wereldoorlog te vroeg.

Amerika na de Eerste Wereldoorlog

Ook het politieke klimaat in de Verenigde Staten na de wapenstilstand – vooral de houding ten opzichte van internationale kwesties – was niet erg gunstig voor de voorstanders van het luchtwapen. In weerwil van de sympathie van president Wilson voor de Volkenbond vroeg de Amerikaanse publieke opinie om terugkeer naar de 'normale toestand', dat wil zeggen terug naar het isolationisme. Voor het leger betekende dit dat men zich geen dreiging van enige omvang kon voorstellen. Daardoor werden met name de voorstanders van het gebruik van het strategisch luchtbombardement beroofd van doorslaggevende redenen voor de ontwikkeling van een deugdelijke doctrine, laat staan voor de opbouw van een luchtwapen bestaande uit langeafstandsbommenwerpers.

Nu er in de Amerikaanse perceptie geen bedreiging van betekenis bestond voor de vs en mede ten gevolge van de depressie van de jaren dertig van de twintigste eeuw, zag de krijgsmacht zich tevens gesteld voor grote bezuinigingen. Aanzienlijke reducties waren aan de orde van de dag. In dit klimaat werden zelfs 'serieuze' voorstellen nauwkeurig onder de loep genomen, en zelfs vaak verworpen. 'Verspilling van gelden aan extravagante idealen' stond dus al helemaal niet op de agenda. Aldus werden voorstanders van het luchtwapen door de bezuinigingen na de Eerste Wereldoorlog ernstig belemmerd in hun pogingen om hun argumenten te onderbouwen met meer geavanceerd

materieel dat voldeed aan de eisen van hun theorieën. De 'extravagante' idealen van de luchtmachttheoretici waren immers voornamelijk gebaseerd op niet-bestaande capaciteiten. Niet alleen was de vernietigende kracht van luchtwapens beperkt, de vliegtuigen zelf waren ook onbetrouwbaar.³

Visies op airpower

Binnen deze algemene context ontwikkelden zich binnen het Amerikaanse leger, marine en 'luchtmacht' visies op het fenomeen airpower. Die visies weken in belangrijke mate van elkaar af.

Airpower en het Amerikaanse leger

Zoals reeds is aangegeven, hadden de niet-vliegende legerofficieren zo hun eigen denkbeelden over de inzet van vliegtuigen. 'Voordat aan de strijd [van de Eerste Wereldoorlog] een eind kwam, was een meerderheid van de grondofficieren het er over eens dat luchtoverwicht boven het slagveld weliswaar belangrijk, maar niet doorslaggevend was. Zij beschouwden observatie als de hoofdtaak van de luchtmacht, jachtvliegtuigen als het belangrijkste type vliegtuig (want deze konden de eigen verkenning-vliegtuigen beschermen), en bommenwerpers slechts als een verlengstuk van de artillerie (...).⁴ De landmacht zag het luchtwapen als een in essentie ondersteunend element; vliegtuigen waren – en dat moest zo blijven – een verlengstuk van de grondstrijdkrachten en dienden onder het gezag te staan van landmachtofficieren op divisie-, korps- of legerniveau.'

Pas halverwege de Tweede Wereldoorlog kwam verandering in deze door de landmacht gehuldigde opvatting van het luchtwapen als in de eerste plaats een ondergeschikt onderdeel ter ondersteuning van de strijd op de grond. Opeenvolgende Army

Regulations bevestigen dit beeld, zoals men kan afleiden uit een compilatie van die reglementen in de editie van 1984 van de *Basic Aerospace Doctrine* van de United States Air Force.

Het doctrine handboek van 1926, *Fundamental Principles for the Employment of the Air Service*, War Department Training Regulation (TR) 440-15, meldt dat luchteenheden staan onder het gezag van commandanten van de landmacht die beslissen over de inzet van vliegtuigen....

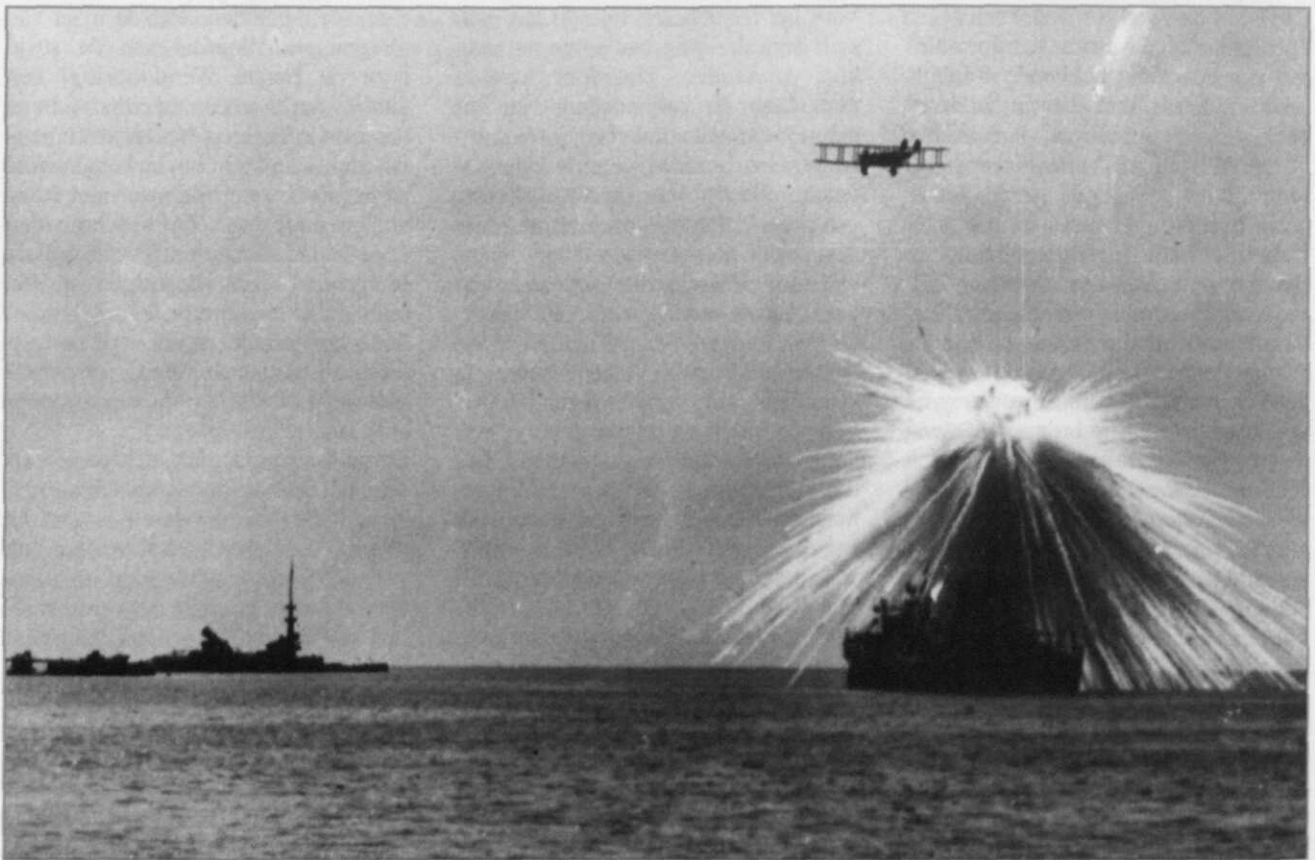
In 1935 werd in TR 44-15, *Employment of the Air Force of the Army*, erkend dat het luchtwapen ook naast het gevecht op de grond wel een rol zou kunnen spelen. Ondanks de oprichting van een gecentraliseerde algemene staf voor de luchtmacht, de General Headquarters (GHQ) Air Force, bleven de luchteenheden ech-

ter versplinterd en operationeel gezien een organisch geheel vormen met landmachtdivisies. (...)

In 1940 verkreeg het Air Corps de goedkeuring van het ministerie van Oorlog voor een nieuw veldhandboek, *Employment of the Aviation of the Army*, War Department Field Manual 1-5. Dat betekende opnieuw een klein stapje vooruit op weg naar onafhankelijkheid. Enerzijds liet dit handboek de oude relatie tussen de oorlog in de lucht en op de grond ongemoeid. Verkenning, observatie en verbindingeskaders werden toegewezen aan een leger, een legerkorps, een divisie (...) anderzijds werd het strategisch bombardement erkend als een geldige taak met als doel "het tenietdoen van de oorlogsinspanningen van de vijand of het vernietigen van belangrijke onderdelen van de vijandelijke strijdkrachten." (...) In april 1942 werden, volgens een

veldhandboek van de Landmacht, *Aviation in Support of Ground Forces*, Army Field Manual 31-35, nog steeds luchtmachtstrategieën onder bevel gesteld van commandanten van de grondstrijdkrachten, die de bevoegdheid kregen te beslissen over de inzet daarvan, met inbegrip van beslissingen over de prioriteitsstelling van doelen (...) Aan het eind van 1942 betekende de oorlog in Noord-Afrika de katalysator die leidde tot de doctrinaire afscheiding van de luchtmacht van de landmacht en de ontwikkeling van een eigen Luchtmachtdoctrine. (...)

Op 21 juli 1943 kwam het ministerie van Oorlog met een nieuwe verklaring over het bevelsbevoegdheid over en de inzet van luchtmachtstrategieën. FM 100-20, *Command and Employment of Air Power*. Dit document, dat door velen wordt gezien als de 'Onafhankelijkheidsverklaring' van de Air Force, stelt dat land- en



Een 100 Lb fosforbom explodeert op de *uss Alabama*, op 23 september 1921 (Bron: United States Air Force)

luchtmacht gelijkwaardige en wederzijds afhankelijke strijdkrachten zijn, die 'geen van beide een hulponderdeel zijn van de ander'. In het document wordt gesteld dat 'het verkrijgen van luchtoverwicht een eerste vereiste is voor het welslagen van iedere belangrijke operatie op de grond.' Het handboek verklaart vervolgens dat luchtmacht dienende te staan onder het centrale bevel van een luchtmachtcommandant die tevens verantwoordelijk is voor de besluitvorming ten aanzien van de inzet daarvan, onder meer omdat, (...) 'de centraal geleide inzet van de aanvalsmacht in de lucht een factor van het allergrootste belang is voor het winnen van een veldslag'.

Deze opsomming van opeenvolgende doctrine handboeken van het leger laat zien met hoeveel tegenzin het gezagsapparaat van het leger zich bekeerde tot de beginselen die werden bepleit door de voorstanders van airpower.

Waar het uiteindelijk op neerkomt is dat het de legerleiding kennelijk ontbrak aan de flexibiliteit om zich aan te passen aan de kansen die het zich ontwikkelende wapen der luchtvaart bood. Natuurlijk vormde het inzetten van airpower – onafhankelijk van de strijd op de grond – een bedreiging. En zoals hierna zal worden aangetoond werd de angst van de grondcommandanten nog vergroot door de manier waarop sommige voorstanders van luchtmacht probeerden hun zin door te drijven.

Niettemin zou een vroege erkenning van de waarde van een onafhankelijke taak voor het luchtwapen een neutraliserend effect hebben gehad op menig argument dat juist door die voorstanders van het luchtwapen werd gebezigd. Door hun conservatieve en vaak koppige reactie op een aantal legitieme wensen van de pleitbezorgers van airpower wakkerde de legerleiding de felheid van het verzet van de vliegers aan. Het zette vele vliegers aan tot een wanhopige, we hebben-niets-te-verliezen strijd tegen een (in de ogen van deze vliegers) absurd onredelijke Generale Staf.

Airpower en de Amerikaanse marine

Bij de Amerikaanse marine werd de visie op airpower gevormd door een aantal factoren. De belangrijkste was het idee van marineofficieren over hoe internationale conflicten konden worden opgelost. Niemand binnen de marine betwistte de gedachte dat de marine de eerste verdedigingslinie vormde voor de Verenigde Staten van

Amerika. Alle marineofficieren volgden de opvatting van Mahan dat "de basismethode voor het verkrijgen van 'Command of the Sea' een offensieve methode was: zoek de vijandelijke hoofdvloot en vernietig die." Zij waren ervan overtuigd dat het verkrijgen van overwicht op zee nog steeds het allesoverheersende strategische doel van de VS was, dat wil zeggen voor geen enkel ander doel kon wijken. Dus konden zij zich geen



Generaal H.H. Arnold. Een portretstudie door Karsh uit Ottawa

(Bron: Pictorial Press London)

voorstelling maken van enige andere strategische doelstelling die gelijkwaardig aan, laat staan belangrijker zou kunnen zijn dan hun maritieme doelstelling.

Voorts had de marine, veel meer dan de landmacht, aan het begin van het luchtvaarttijdperk net een periode van snelle technologische vooruitgang achter de rug. De marine had zich aangepast aan de komst van stoom en bepantsering, evenals aan moderne toepassingen van artillerie en vuurleiding. Vóór de opkomst van het vliegtuig had de marine al torpedo's, onderzeeërs en torpedojagers zien komen; deze boden allemaal revolutionaire mogelijkheden, maar zouden soepel worden geabsorbeerd in de basisstrategie van de marine, het verkrijgen van overwicht op zee. Vliegtuigen vormden daarop geen uitzondering.

Een ander wezenlijk element van de marineopvatting vloeide voort uit slechte herinneringen aan een negentiende-eeuwse tweedeling tussen lijn-officieren en technische officieren in de Amerikaanse marine. De opsplitsing tussen deze twee categorieën officieren had toen veel moeilijkheden veroorzaakt. Nu de marine zich eindelijk weer herenigd zag, was er een sterke stemming tegen welke vorm van opsplitsing dan ook. Er heerste een sterke overtuiging dat het officierskorps van de marine één monolithisch geheel diende te zijn. Aldus vatte onder marineofficieren de algemene mening post dat men zich diende te onthouden van pogingen een gespecialiseerd korps te vormen. Dat was de reden waarom er – waar het de Amerikaanse marine betrof – nauwelijks enige oppositie bestond tegen een bij de marine ingelijfd luchtwapen.

Daarnaast was ook van belang dat de marine al vroeg onderkende hoe kwetsbaar schepen zijn voor lucht-aanvallen. Men beseftte goed 'dat de partij met luchtoverwicht zijn vijand over lange afstanden en bij slecht zicht met nauwkeurig gericht' geconcentreerd vuur zou kunnen bestoken terwijl de tegenpartij dat niet kon. Dit

had tot gevolg dat 'de algemene Raad van de Marine aan het einde van de Eerste Wereldoorlog een groep samenstelde uit hoogstegeplaatste officieren – in die tijd vanzelfsprekend niet-piloten – die de minister (van de marine) uitdrukkelijk adviseerde dat de integratie van luchtvaart in de vloot de hoogste prioriteit had.'

Zo kregen marinepiloten, in tegenstelling tot hun collega's bij de landmacht, erkenning voor hun speciale en belangrijke positie, zij het binnen de marine. Dankzij Schout bij Nacht William Moffet kregen marinepiloten in 1921 bovendien hun eigen bevorderingsstelsel. Dit alles maakte het voor marinepiloten gemakkelijker te aanvaarden dat de uiteindelijke beslissing op zee niet afhing van de airpower, maar dat de 'uiteindelijke beslissing altijd zou vallen in een groot treffen tussen de vlootverbanden.'

Gedeeltelijk werd de marine ook door druk van buitenaf gedwongen veranderingen te accepteren in de betekenis van het luchtwapen voor zeeoorlogsvoering. 'Eén van de factoren die de marine sneller tot acceptatie van vliegdekschepen bracht dan anders misschien het geval zou zijn geweest was de impliciete dreiging dat indien de marine niet snel zelf het luchtvaarttijdperk instapte, de nieuwkomer (Air Service, en later het Air Corps), de maritieme luchtvaart aan zich zou trekken.' De felle aanvallen van Billy Mitchell op de marine droegen ongetwijfeld bij tot deze opstelling. Geen enkele marineofficier zou ook maar iets doen dat Billy Mitchell en zijn volgelingen van de Air Service in de kaart zou spelen.

Samenvattend was, veel meer dan binnen de landmacht, uiteindelijk iedereen in de marine het er over eens dat vliegtuigen een belangrijke aanwinst betekenden voor de oorlogvoering ter zee. Daarom nam men praktisch vanaf het begin vliegers en hun ideeën serieus. Misschien nog belangrijker was dat er binnen de marine volstrekt consensus bestond over het feit dat het veroveren van overwicht op zee de allesoverheersende doel-

stelling van de vs bleef en de hoofdtaak van alle marineonderdelen. Deze eensgezinde aanpak leverde de marine haar eigen luchtvaart op.

Airpower en de Amerikaanse 'Air Force'

Het evangelie van een onafhankelijke luchtmacht werd voornamelijk gepredikt binnen de Army Air Service. Het was niet alleen een kwestie van meningsverschillen tussen commandanten van grond- en luchteenheden van het leger. Ook binnen de geleerden van de 'luchtmachters' in de Army Air Service was men niet eensgezind, vooral niet over de rol van de verschillende dienstvakken van luchtvaart. Terwijl er weinig onenigheid was over de positie van liaison, observatie en verkenning, bleef het relatieve belang van het luchtbombardement, luchtverdediging en luchtsteun aan grondtroepen een voortdurende bron van meningsverschillen.

Het luchtbombardement vormde het fundament van het denken over strategische airpower. Direct na de Eerste Wereldoorlog koesterden vliegers grote verwachtingen van de ontwikkeling van het luchtbombardement. In de nasleep van 'de Grote Oorlog' hoopten allen 'een doelmatige vorm van offensieve actie te vinden waarmee de langdurige slachtingen van de loopgravenoorlog van de Eerste Wereldoorlog konden worden vermeden'.

Voorspeld werd dat de voornaamste betekenis van airpower uiteindelijk zou liggen in "het direct aan het begin van de oorlog treffen van belangrijke vijandelijke zenuwcentra om aldus de grootste mogelijke verlamming bij de vijand teweeg te brengen". Het centrum van deze benadering was de *Air Corps Tactical School* (ACTS) te Maxwell Field, Alabama. Op deze school werden nieuwe ideeën ontwikkeld. De school trachtte ook afzonderlijke begrippen te integreren tot een eenvormige en samenhangende doctrine. De invloed van Billy Mitchell en van 'de befaamde Italiaanse luchtmachtprofeet, Giulio Douhet'



Generaal Mitchell tijdens zijn proces in 1925 (Bron: United States Air Force)

vond zijn neerslag in de algemene verklaring op het ACTS over het wezen van oorlog. ACTS beschouwde het nationale moreel en de nationale industrie als doelwitten van meer doorslaggevende betekenis dan de vijandelijke land- en zeestrijdkrachten. Dus meende men dat men het gemakkelijkst en goedkoopst een oorlog kon winnen door middel van luchtaanvallen op de bevolking en de productiemiddelen van de vijand.

Zelfs indien de totale nationale oorlogsinspanning van defensieve aard zou zijn, dan nog diende de luchtmacht in zijn geheel offensieve acties te ondernemen. De aanvaarding van deze theorie bracht de fanatieke voorstanders van het luchtbombardement tot een extreem standpunt, waarbij zij meenden dat zij de oorlog 'alleen' konden winnen. Luchtverdediging en luchtsteun aan het leger waren in hun ogen vrijwel irrelevant. Dientengevolge werd ondersteuning van grondtroepen veronachtzaamd,

en de theorievorming ten aanzien van doelstellingen en tactiek van grondsteun bleef in essentie steken op het punt van de late jaren twintig. Mogelijk nog belangrijker was dat er een groot verschil van opvatting bestond tussen de grond- en luchtcommandanten over de prioriteit van de aan te vallen doelen. Specifiek genoemde objecten waren onder meer troepen en aan de strijd deelnemende tanks (doelwitten die de voorkeur genoten van de grondcommandanten), alsmede troepencolonnas, wegen, aanvoerroutes, verbindingen, vliegvelden en legerplaatsen (doelwitten waaraan de luchtcommandanten de voorkeur gaven). Na bestudering van luchtacties in de Spaanse burgeroorlog werd betoogd dat de lichte bommenwerper een effectief wapen voor de ondersteuning van grondtroepen was. Maar hoewel 'men [dat wil zeggen de luchtcommandanten] het effect van frontliniebombardementen op het moreel onderkende, was men het er algemeen over eens dat het risico dat

vliegtuig en bemanning liepen door beschieting met lichte vuurwapens te groot was ten opzichte van het behaalde voordeel'.

Dientengevolge was de algemene mening onder de luchtleiding dat prioriteit diende te worden gegeven aan 'tegenacties in de lucht boven grondsteun taken en (...) dat frontlinieaanvallen een onjuist gebruik van het luchtwapen vertegenwoordigden'. Het leidde tevens tot een voorkeur bij de leiding van de luchtmachten 'om aanvalsvliegtuigen te laten ontwerpen voor hun primaire doel, dat wil zeggen acties tegen nog op de grond staande luchtstrijdkrachten, liever dan voor de directe ondersteuning van grondeenheden'.

Ten slotte bestond er een groot verschil in opvatting over wie de leiding moest hebben over de eenheden voor luchtsteun. De grondcommandanten eisten dat deze onder direct gezag zouden staan van hun collega's op korps- en divisieniveau. De lucht-

commandanten gaven er de voorkeur aan alle luchtaanvalsmiddelen onder leiding te stellen van een 'luchtmacht' hoofdkwartier. Deze kwestie van centrale leiding door een luchtcommandant was de belangrijkste impuls tot het streven naar onafhankelijkheid van de luchtmacht. Ten aanzien van deze kwestie waren er ook twee 'luchtmacht' kampen. 'Er waren de ongeduldigen, die onmiddellijk een geheel onafhankelijke luchtmacht wilden, tegenover de geduldigen, die een geleidelijke, stapsgewijze ontwikkeling naar afscheiding van de landmacht voorstonden.' De kwestie spitste zich toe op bundeling van het gezag over het luchtwapen op het hoogste niveau. Die discussie werd vooral gevoerd op het politieke vlak. Maar ook de onderlinge rivaliteit tussen grond- en luchtcommandanten werd erdoor aangewakkerd. De fundamentele vraag die moest worden beantwoord had te maken met de inzet van luchtmachtkrachten. Moest militaire luchtvaart voornamelijk worden beschouwd als ondersteunend onderdeel van het leger, of de vloot, of diende het ook los van de acties te land of ter zee een taak te krijgen.

Zowel de 'luchtmachtkruisvaarders' als hun gematigder en pragmatischer collega-piloten trachtten de laatste opvatting te propageren. Maar dat was niet gemakkelijk en in ieder geval riskant. 'Luchtmacht'officiëren die de mening verkondigden dat het ware oorlogsdoelwit wel eens de nationale wil en de productiecapaciteit van de vijand zou kunnen zijn en niet de legers in het veld, werden heel vaak scherp terechtgewezen door hun landmacht superieuren. Talloze parlementaire en militaire commissies bogen zich over het probleem, met uiteenlopende resultaten. Ze werden het bijna nooit eens over een plan dat de strijdende vliegers tevredenstelde. 'De Air Corps Act van 1926 [waarin het zelfstandige Air Corps binnen het leger werd opgericht] bracht een tijdelijk evenwicht in de strijd (...) Maar in wezen was het een overwinning voor het ministerie van Oorlog en de Generale Staf. En hoewel de leiders

van de luchtmacht de bepalingen van de wet accepteerden als zijnde het best haalbare op dat moment, zwoeren zij te zullen doorzetten totdat het uiteindelijke doel van gelijkheid of onafhankelijkheid zou zijn bereikt. De volgende belangrijke poging in deze richting zou leiden tot de oprichting van het GHQ Air Force in maart 1935.'

Geleidelijk veranderden de opvattingen – vooral in het politieke domein, waar men zich geconfronteerd zag met de gevaren van een te verwachten nieuwe oorlog – ten gunste van de voorstanders van airpower. En op 20 juni 1941, 'bereikte de landmacht overeenstemming (vastgelegd in Army Regulation 95-5) over de oprichting van de Army Air Force. Deze zou komen te staan onder de leiding van een commandant, die tevens plaatsvervangend chef staf voor luchtmachtzaken zou zijn. Zijn taak (...) bestond uit de coördinatie van alle activiteiten op het gebied van de militaire luchtvaart'.

Deze Army Air Force was nagenoeg onafhankelijk en had – naast de taak om de landmacht te ondersteunen – een onmiskenbaar onafhankelijke taak.

Het debat

De periode vanaf de wapenstilstand van de Eerste Wereldoorlog tot het tijdstip waarop Amerika bij de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte, werd gekenmerkt door gevoelens van onzekerheid, twijfel, dubbelzinnigheid, ongelof, angst, roekeloosheid, en strijdlustigheid. Elke partij – te land, ter zee, in de lucht of politiek – speelde zijn eigen rol bij het doen ontstaan van deze gevoelens. Met uitzondering van de situatie binnen de Amerikaanse marine gaven de partijen zelden blijk van een oprechte wil om tot een vergelijk te komen. De in de Eerste Wereldoorlog geleerde lessen werden hetzij genegeerd, hetzij sterk overdreven en werden hoe dan ook uitgelegd ten gunste van het eigen ingegraven standpunt. Vliegers

poneerden stellingen die zij niet konden onderbouwen bij gebrek aan ervaring. Soldaten en matrozen leken alle argumenten van de vliegers te negeren en het kwam niet eens bij hen op hen het voordeel van de twijfel te gunnen. Men kan stellen dat met name de sfeer waarin het debat over airpower plaatsvond bepalend was voor de uitkomst. Dogmatisch denken door alle partijen, waarbij bij de 'luchtmachters' de wens regelmatig de vader was van de gedachte, drukte een belangrijk stempel op de (stagnerende) ontwikkeling van de airpower doctrine gedurende het interbellum.

De voorstanders van het luchtwapen hadden het gevoel dat alles en iedereen tegen hen was. In de visie van veel vliegers waren zij door deze situatie gedwongen zich ofwel koest te houden en af te wachten, ofwel als razenden te vechten. Er waren echter ook enkelingen die inzagen dat geen van beide het gewenste resultaat zou opleveren. Deze groep pragmatici koos voor een geleidelijke, stapsgewijze benadering en wachtte op het juiste moment om hun doel te bereiken. Zij stopten niet met de verkondiging van hun visie, maar deden dit met wijsheid en tact.

De 'klasse apart' van jonge en onstuimige piloten

Het merendeel van de mannen die na de Eerste Wereldoorlog het evangelie van airpower verkondigden waren piloten, door Billy Mitchell 'een klasse apart' genoemd '(...) net als de geharnaste ridders in de Middeleeuwen'. Zij hadden de gevaren en uitdagingen van de luchtstrijd meegemaakt. Maar ze hadden ook de extase ervaren van het gevechtsvliegen. Zij wisten dat het besturen van een vliegtuig een veeleisende taak was, waarvoor een fysieke conditie was vereist waarover gewoonlijk alleen jonge mensen beschikken. En jong waren ze, en ook onstuimig! Hun jeugd gaf hen de flexibiliteit om 'buiten de gebaande paden te denken'. Die jeugd betekende echter ook lagere rangen,

in combinatie met – niet onbelangrijk in deze context – roekeloosheid.

Hoewel, volgens Mitchell, 'veel officieren in de Air Service met de rang van majoor, kapitein en zelfs luitenant een verantwoordelijkheid droegen die zelfs zwaarder was dan die van generaals in de landmacht of van admiraals in de marine,' werd voor de piloten binnen de landmacht geen versneld bevorderingsstelsel ingevoerd.⁵ Hun bevordering maakte integraal deel uit van het gewone bevorderingsstelsel. Aangezien de overige landmachtofficieren de Air Service niet hoog aansloegen hielp het feit dat je tot de Air Service behoorde ook niet erg om snel te worden bevorderd. Dientengevolge werden de meeste piloten niet bevorderd tot een rang waaraan zij gezag konden ontlenuen.⁶ Bovendien vormde het 'strijden voor een beginsel dat de traditionele leer van de landmacht aanvocht, niet de weg naar een snelle benoeming op een goede post'. Dit had tot gevolg dat de pleitbezorgers van airpower met hun lage rang bijna altijd moesten strijden met hogergeplaatste – en daardoor gezaghebbender – collega's van de landmacht. Daardoor dolven zij meestal het onderspit.

Door hun jeugdige roekeloosheid gedroegen veel vliegers zich bovendien als heethoofdige fanatiekelingen. Het blinde enthousiasme van de jonge vliegers leidde vaak tot een scherpe en radicale formulering van hun standpunt, gevolgd door blinde woede wanneer men hen niet begreep. Zij vonden dat terecht. Immers, hadden zij niet moeten toezien hoe hun collega's sneuvelden in de strijd, vaak als gevolg van orders gegeven door 'amateuristische en zelfs incompetent grondcommandanten zonder enige vliegervaring'. Zij beschouwden het als hun recht en hun plicht om gehoord te worden, zonodig door hun leiders aan te vallen.⁷ Waar het uiteindelijk op neerkwam was dat de vliegers geen begrip konden opbrengen voor de afwijzing van wat zij als 'klinkklare feiten' beschouwden. Dit leidde tot veel frustraties.

William 'Billy' Mitchell

Korte levensloop

Boven aan de lijst met gefrustreerde vliegers stond Mitchell. Mitchell was op 28 december 1879 in het Franse Nice geboren uit Amerikaanse ouders.⁸ Hij groeide op in Milwaukee en kreeg zijn opleiding aan het Racine College en de Universiteit van Columbia (thans de George Washington Universiteit in Washington, DC).

Hij verliet de Universiteit van Columbia voordat hij was afgestudeerd om dienst te nemen bij de 1st Wisconsin Infantry om te gaan vechten in de Spaans-Amerikaanse oorlog. Hij deed dienst in Cuba en de Filippijnen en werd in 1901 toegevoegd aan het Signal Corps. Hij vervulde daar verschillende functies en bezocht van 1907-1909 het *Staff College* in Fort Leavenworth in Kansas. Nadat hij aan de Mexicaanse grens had gediend werd hij in 1912 toegevoegd aan de Generale Staf. In 1915 werd hij ingedeeld bij de luchtmachtafdeling van het Signal Corps. Het jaar daarop leerde hij vliegen.

Hij bevond zich reeds als waarnemer in Europa toen de Verenigde Staten bij de Eerste Wereldoorlog betrokken raakten. Naarmate de oorlog voortduurde klom hij snel op in rang en kreeg steeds meer verantwoordelijkheid aangezien hij een opmerkelijk goed luchtcommandant bleek te zijn. In juni 1917 werd hij benoemd tot luchtmachtofficier van het Amerikaanse expeditieleger, en van I Corps, een gevechtsfunctie die meer naar zijn zin was. In september 1918 ondernam hij een geslaagde poging tot een massaal bombardement met bijna vijftienhonderd vliegtuigen in het kader van de aanval op het front van St. Mihiel.

Als commandant van de gezamenlijke luchtvaartdienst van de bij het Maas-Argonne offensief betrokken legergroep leidde hij een grote bommenwerpervloot in een aanval achter de linies. Aan zijn plannen voor het strategisch bombarderen van het

Duitse thuisland en voor massale invasies met parachutisten kwam een abrupt einde door de wapenstilstand en in maart 1919 keerde hij terug naar huis waar hij sectiehoofd van de Air Service werd onder Gen. Charles T. Menoher. Na de Eerste Wereldoorlog pleitte hij onverbloemd voor de oprichting van een afzonderlijke luchtmacht. Hij bestookte voortdurend zijn superieuren en hooggeplaatste militairen met als enig resultaat dat hij werd overgeplaatst naar de onbelangrijke functie van luchtmachtofficier van het district van het VIII Corps in San Antonio, Texas, en terugzetting tot de rang van kolonel in april 1925. In september 1925, nadat het luchtschip Shenandoah van de Marine in een storm was vergaan, legde hij een verklaring af voor de pers waarin hij beschuldigingen uitte van 'incompetentie, strafbare nalatigheid, en een aan verraad grenzend bestuur over de nationale defensie door de Departementen van Oorlog en de Marine'. Zoals hij wel had verwacht werd hij voor de krijgsraad gebracht. Op 17 december 1925 werd hij schuldig bevonden aan insubordinatie⁹ en veroordeeld tot vijf jaar ontzetting uit zijn rang en opschorting van salaris.¹⁰

Op 1 februari 1926 nam hij ontslag uit het leger en trok zich terug op een boerderij in de buurt van Middleburg, Virginia. Hij stierf, 56 jaar oud, op 19 februari 1936 in New York City.

Mitchell's denken en doen

Verdere gebeurtenissen, onder meer de Japanse luchtaanval op Pearl Harbor in december 1941, toonden de juistheid aan van veel van Mitchells voorspellingen en veel van zijn ideeën werden in de Tweede Wereldoorlog door de Army Air Force overgenomen. In 1946 erkende het Congres postuum zijn verdiensten voor de zaak van airpower en gaf opdracht tot een speciale medaille te zijner ere. De medaille werd twee jaar later door General Carl Spaatz, Chef Staf van de nieuw opgerichte onafhankelijke United States Air Force, aangeboden aan Mitchell's zoon. →

Billy Mitchell was het schoolvoorbeeld van een operationeel militair commandant. Hij was altijd gericht op het hier en nu. Hij stond bekend als 'een dapper, maar ook onbezonnen officier'. Hij was charismatisch, had een fascinerende persoonlijkheid, maar was ook flamboyant en reageerde vaak impulsief. 'Eigenlijk kon niemand zijn energie of zijn aantrekkingskracht voor het publiek in toom houden.' Zeker is dat hij weinig 'gevoel' had voor diplomatie en hij was een typisch vertegenwoordiger van het soort militairen die beweren dat gelijk krijgen het automatisch gevolg is van gelijk hebben.¹¹

Helaas, zo gaat dat niet in de machts-politiek. Zijn optreden maakte hem in de ogen van zijn luchtmachtkameralen en de publieke opinie misschien tot held, maar in de ogen van het establishment was hij een onruststoker.

Ten overstaan van de Commissie van Militaire Zaken van het Huis van Afgevaardigden legde Mitchell op 5 februari 1926, vijf dagen nadat hij ontslag had genomen, 'een verklaring af die de culminatie vertegenwoordigde van zijn denken over wat de essentie is van oorlog en van airpower'.

Er is nog nooit iets nieuws geïntroduceerd dat het fenomeen oorlog zo heeft veranderd als de komst van airpower. Vroeger bestonden de methoden voor het voeren van een oorlog er altijd uit dat men trachtte de vitale centra van het land te treffen om aldus het verzet te verlammen. Dat waren de productiecentra, de bevolkingscentra, de landbouwgebieden, de veeteelt, wegen en verbindingen, alles dat er toe bijdroeg de oorlog gaande te houden. Om nu de vijand uit deze gebieden weg te houden legde men er een gordon van landstrijdkrachten voor die deze plaatsen beschermden met hun vlees en bloed. Daar vonden, soms jarenlang, massaslachtingen plaats voordat men tot die vitale centra doordrong. Dat leidde tot de theo-

rie dat het vijandelijke leger in het veld het voornaamste doelwit was, wat het ook was. Als dat leger eenmaal was overwonnen, kon men oprukken naar die vitale centra. (...) Tegenwoordig kunnen we die vitale gebieden bereiken door de lucht. (...) Daardoor kunnen we in de toekomst, ingeval van een gewapend conflict en wanneer alle andere middelen voor het beslechten van geschillen hebben gefaald, door gebruik te maken van een luchtmacht rechtstreeks naar de vitale centra, de industriegebieden, gaan en deze aanvallen. Dat is de moderne theorie van oorlog voeren.

In zijn boek *Winged Defense*, waaruit hij tijdens zijn berechting door de krijgsraad uitvoerig citeerde, beweert hij dat uit het bewijsmateriaal duidelijk het volgende blijkt: 'Ten eerste moet er een ministerie van Luchtvaart komen waaronder alle luchtmachttaken van defensie en de ontwikkeling van de nationale luchtvaart ressorteren. Ten tweede dienen staf en personeel van de luchtmacht geheel los te staan van de landmacht en de marine; ten derde dient er een ministerie voor Nationale Defensie te komen met aparte onderdelen voor luchtmacht, landmacht en marine.

In de daaropvolgende schets van de ontwikkeling van de relaties tussen land-, zee- en luchtmachten schrijft Mitchell:

De rol van landstrijdkrachten en hun manier van oorlogvoering zullen in de toekomst grotendeels hetzelfde blijven als in het verleden, gesteld dat airpower hen niet geheel verhindert in actie te komen. Zeestrijdkrachten bestrijken echter alleen de gedeelten van de wateren buiten het actiebereik van vliegtuigen. Deze gedeelten worden steeds kleiner naarmate het vliegbereik van vliegtuigen toeneemt. De marine zal niet meer, zoals vroeger, een kust kunnen beschieten of een blokkade rond een kust leggen, of rivieren of riviermondingen of baaien opvaren van een land dat voorzien

is van deugdelijke airpower. Oppervlakteschepen zullen als oorlogsinstrument geleidelijk verdwijnen,¹² en hun plaats zal worden ingenomen door onderzeeërs die zullen dienen voor het vervoer van luchtmachtkrachten en het vernietigen van de koopvaardij. ... Anders dan landstrijdkrachten, die zich in een fase van stokkende ontwikkeling bevinden, maken zeestrijdkrachten een periode van verval en verandering door. In de wereld van vandaag vertegenwoordigen de luchtmachtkrachten de grote, zich steeds ontwikkelende macht.

Volgens Copp had 'Mitchell Morrow Board gek gemaakt met zijn langdradige voorlezing uit zijn boek *Winged Defense* (...) Toen Senator Hiram Bingham, een voormalige luchtmacht-officier, probeerde hem [te onderbreken], was Mitchells reactie: 'Senator, ik probeer iets duidelijk te maken'. Daarin is hij niet geslaagd'. Sterker nog, Billy Mitchell zelf is er tijdens zijn leven nooit echt in geslaagd zijn boodschap duidelijk over te brengen. Hij voorzag immers dat 'een nieuw stelsel van regels voor het voeren van een oorlog zal moeten worden ontworpen en geheel nieuwe strategische ideeën moeten worden geleerd door degenen die de leiding hebben over de oorlogvoering'. Uiteindelijk is Mitchell er ook niet in geslaagd enige voortgang te bewerkstelligen in de aanpassing van bestaande doctrines.

In de ogen van het grote publiek was hij de held van de dag. Zichzelf tot held maken was misschien wel een eerste stap, en had zeker kunnen helpen om Mitchell's boodschap aanvaard te krijgen. Maar dat gebeurde niet. Hij bleef immers ook na zijn veroordeling door de krijgsraad verkondigen dat er – in zijn eigen woorden – 'zoveel onjuiste doctrines [zijn] verkondigd over de luchtvaart door de oudere krijgsmachtonderdelen die de ontwikkeling van airpower beschouwen als de beknotting van hun stokoude voorrechten, privileges en

gezag'. Misschien was de tijd nog niet rijp. In de tijd dat hij zijn evangelie verkondigde, stond airpower – in bijna alle opzichten – inderdaad nog in de kinderschoenen. De reactie van de US Navy toont echter aan dat de animositeit die Mitchell uitstraalde in zijn strijd voor erkenning een aantal gevolgen had die de zaak van het luchtwapen meer schade dan voordeel opleverden.

Henry H. 'Hap' Arnold

Korte levensloop

Arnold was in zekere zin de tegenpool van Mitchell. Hij werd geboren op 25 juni 1886 in Gladwyne, PA.¹³ Bij zijn afstuderen in 1907 in West Point hoopte Arnold bij de cavalerie te komen. Zijn prestaties als cadet waren echter zo armzalig¹⁴ dat hij in plaats daarvan als luitenant werd teruggezeten naar de infanterie. Na een dienstperiode bij de infanterie in de Filippijnen solliciteerde hij weer bij de cavalerie, maar werd weer afgewezen. Toen solliciteerde Arnold in 1911, voornamelijk vanuit de wens om uit de infanterie weg te komen, bij het Signal Corps Aeronautical Section. Hij werd een van Amerika's eerste militaire piloten, die zijn eerste vliegopleiding kreeg van de gebroeders Wright. Hij haalde in juni 1911 zijn vliegbrevet. Vliegen was in die begintijd uiterst gevaarlijk en na een aantal (bijna-)ongelukken koos Arnold er voor om aan de grond te blijven. Na meer dan drie jaar bureauwerk overwon hij zijn angst en ging weer vliegen. Vanwege zijn relatief ruime kennis van het vliegen, en zeer tot zijn verdriet, moest hij tijdens de Eerste Wereldoorlog in Washington blijven als staflid en adviseur van de Air Service.¹⁵

Na de wapenstilstand van 11 november 1918 begon hij langzaam aan zijn gestage carrière met steeds hogere rangen en functies. Hij voerde het bevel over luchtgevechtseenheden en bases, en werd een protégé van Billy Mitchell. In 1929 behaalde hij de rang van luitenant-kolonel aan het Com-

mand and General Staff College. In 1934 werd hij bevorderd tot brigadegeneraal en in 1935 kreeg hij de functie van Assistant Chief of Staff voor het Army Air Corps. Toen Oscar Westover in 1938 bij een vliegtuigongeluk omkwam, volgde Arnold hem op als chefstaf. In deze functie speelde hij een rol bij het leggen van de fundamenten voor de enorme industriële expansie die nodig was voor de Tweede Wereldoorlog. Rond 1941 was hij tijdelijk luitenant-generaal en chef staf van de recentelijk omgedoopte *Army Air Forces* (AAF). In de Tweede Wereldoorlog speelde hij een cruciale rol in de ontwikkeling en de inzet van de AAF en had als gelijkwaardig lid zitting in de vergadering van de Gezamenlijke Chefs van Staven. Hij was verantwoordelijk voor de leiding over de strategie in de lucht voor de verschillende theaters. Zijn gezondheid was heel slecht, hij kreeg tijdens de oorlog vijfmaal een hartaanval. In december 1944 werd hij bevorderd tot vijfsterren-generaal, *General of the Army*, tegelijk met de generaals Eisenhower en MacArthur. Hij ging met pensioen in maart 1946, zes maanden na de overgave van Japan, maar werd in mei 1949 toch nog benoemd tot de eerste (vijfsterren) *General of the Air Force*. Hij overleed in Sonoma, CA, in januari 1950.

Arnold's denken en doen

De memoires van Arnold, *Global Mission*, tonen de man zoals hij was, energiek, enthousiast, een pleitbezorger, een mengeling van brede visie en aandacht voor het kleinste detail, en enigszins warrig. 'Hij had weinig geduld met mensen die tegen zijn ideeën waren maar had het vermogen dingen gedaan te krijgen, vooral wanneer hij te maken had met productie en personeel. Naar zijn vrienden vertoonde Arnold een charme, openheid en uitbundigheid die hem zijn bijnaam 'Happy' of gewoon 'Hap' bezorgden. Voor zijn tegenstanders was hij 'een echte klootzak'. Zelfs Generaal Curtis LeMay – één van zijn volgelingen in de Tweede Wereldoorlog en zelf ook niet bepaald

bekend om zijn geduld – beschreef hem als een 'berucht ongeduldige chef'.

Niettemin waren er anderen, zoals de legendarische Charles Lindbergh, die zijn stijl, zijn gevatheid, zijn oprechtheid, (en) zijn degelijk enthousiasme waardeerden. En ook LeMay bewonderde hem om wat hij zijn 'vermogen om de zaken eenvoudig te houden' noemde.

Hoewel het opvliegende karakter van Arnold legendarisch was, wist hij zichzelf in de discussies over airpower meestal in de hand te houden. In feite zag men in zijn gedrag in de eerste jaren na de Eerste Wereldoorlog niet bepaald de man die hij zou worden in de moeilijke beginfase van de Tweede Wereldoorlog. Toen Billy Mitchell voor de krijgsraad stond steunde hij Mitchell openlijk en onvoorwaardelijk. Arnold was bij het gehele proces aanwezig en nam plaats in de getuigenbank om 'de Generale Staf eens flink de waarheid te zeggen'. Ten gevolge van zijn steun aan Mitchell begon hij zelfs 'dreigbrieven en zonderlinge telefoontjes te ontvangen. De portee daarvan was dat Arnold zou krijgen wat hem toekwam en zijn vrouw en kinderen ook'.

Dat was het begin van enkele voorvallen waaruit Arnold de les leerde dat fel verzet wel eens niet de weg naar succes zou kunnen zijn. Na afloop van Mitchell's proces kwamen er geen dreigbrieven meer tegen Arnold. Arnold 'besepte dat, nu Mitchell niet langer een leidinggevende functie had, hij nu de aanvoerder was in een zeer eenzijdige strijd waarbij een handvol 'ongedisciplineerde officier-vliegers van ondergeschikte rang' het opnam tegen het enorme machtsblok van het ministerie van oorlog en de regering Coolidge'.

Als commandant van de Air Service Information Section nam Arnold de zaken in eigen hand. Met zijn oude vriend Bert Dargue vervaardigde hij een stencil en zond dat toe aan alle officieren van de Air Service waarvan zij dachten dat ze zouden meewerken. Het stencil riep de mensen van de

luchteenheden op om druk uit te oefenen op het Congres – ‘mensen aan wier uitlatingen meer dan terloopse aandacht zal worden besteed’ – om steun te geven aan de reorganisatie van de Air Service. Dit leidde tot krantenkoppen in de *New York Times* van 8 februari 1926. Deze ‘ongeautoriseerde poging tot beïnvloeding van de wetgevende macht’ trok bepaald de aandacht van Arnolds superieuren. Na eerst te zijn bedreigd met vroegtijdig ontslag uit de actieve dienst en met de krijgsraad, werd hij uiteindelijk gestraft met overplaatsing naar Fort Riley, waar de US Army een cavaleriepost had in de vlakten van Kansas. Hap Arnold was toen 38 jaar oud en keek het einde van zijn militaire carrière in de ogen. Hij zat zijn straf uit, maar zou dit lesje in militaire intrige nooit vergeten.

Geconfronteerd met het uitblijven van een directe reactie van het

Amerikaanse publiek op de dringende roep om steun van Mitchell en het dientengevolge beperkte succes van Mitchells kruistocht, kwam Arnold tot de conclusie dat niet revolutionaire actie maar veeleer een stapsgewijze benadering geboden was. Met enkele andere vliegers ‘stelde hij zich op een stoïcijns en gelaten standpunt, dat weliswaar de ideeën van Mitchell weerspiegelde, maar buiten eigen kring was hij terughoudend met het al te hardop uitspreken van die gedachten’. Voorzichtigheid en geleidelijkheid paste echter niet bij de persoonlijkheid van de meeste airpower actievoerders. Zij meenden dat zaken zoals een onafhankelijke luchtmacht noodzakelijk waren voor de nationale veiligheid en wel nu meteen. Zij zagen Arnold als ‘een man van compromissen en een dwarsdrijver’. Niettemin had Arnold in de vroege jaren dertig ‘een reputatie opgebouwd door de meesterlijke wijze waarop hij

in March Field, Californië de goede verstandhouding met het publiek en de relaties met het Congres had bevorderd. Zijn maandelijks luchtschows trokken Hollywood-sterren bij bosjes (...) Deze [en vele andere] activiteiten leverden hem welwillende aandacht op. En nog belangrijker, zijn slim beleid maakte hem tot beschermeling van Malin Craig, (...) die eind 1935 Douglas MacArthur opvolgde als Army Chief of Staff. Het was Craig die in januari 1936 Arnold naar Washington haalde als Assistant Chief van het Air Corps’.

Zelfs heethoofdige mensen die binnen het Army Air Corps tot de tegenstanders van Arnold behoorden begonnen langzaam maar zeker in te zien hoe waardevol Arnold was in die functie. Eén van hen, Frank Andrews – een oude vriend, maar desondanks fel tegenstander van Arnolds aanpak – gaf in juni 1941 toe: ‘Okee, Arnold is



Mitchell's eerherstel. Generaal Spatz onthult een borstbeeld in het National Air Museum, in het Smithsonian Institute, Washington D.C. (Bron: United States Air Force)

bekwaam. Hij is waarschijnlijk de best beschikbare man om de zaak te leiden.' Verwijzend naar de frustraties die hij samen met Hugh Knerr had overgehouden aan een hoorzitting van enkele jaren eerder¹⁶ schreef Andrews aan Knerr: 'Arnold is een veel beter politicus dan jij en ik, zoals hij zeer duidelijk liet zien toen hij achterover leunde en ons met ons hoofd tegen de muur liet lopen terwijl hij zich op de achtergrond hield.'

Arnold koos er bewust voor zich aan te passen. Hij maakte gebruik van zijn functie als planner op het ministerie van Oorlog om aan te tonen dat hij in staat was om waar nodig zijn mening bij te stellen, waardoor hij zelfs bij zijn tegenstanders aan geloofwaardigheid won. Reeds als luitenant-kolonel toen hij diende als chef staf onder Westover, had hij gepleit voor 'het ontwikkelen van speciale luchteenheden (inclusief transportvliegtuigen) rond de moderne bommenwerpers'. Desondanks zei hij op 14 november 1939 'dat het in het Air Corps wijdverbreide geloof dat grote formaties bommenwerpers zichzelf zouden kunnen verdedigen tegen gevechtsvliegtuigen aan twijfel onderhevig was. De oorzaak voor de idee van de onkwetsbaarheid van bommenwerpers lag de Air Corps Tactical School. Hij riep op (...) tot een onderzoek naar de problematiek van de controverse tussen de bommenwerper en het gevechtsvliegtuig'. Zijn bredere visie op airpower bleek ook uit zijn aanbeveling Ferrying Command, in juni 1942 om te vormen tot het Air Transport Command (ATC). Zo zou onder Arnold mobiliteit door de lucht 'de derde steunpilaar worden van de strategie in de lucht, op gelijke voet met de offensieve en de defensieve rol van de militaire luchtvaart. Wereldwijd transport door de lucht voegde een nieuwe dimensie toe aan strategische oorlogvoering'. Het was Arnolds vermogen tot aanpassen en compromissen sluiten, zonder zijn trouw aan de beginselen van het luchtwapen te verloochenen, die erkenning bracht voor juist die beginselen.

Zoals gezegd, veel luchtmacht actievoerders verafschuwden de groep pragmatici waartoe Arnold behoorde. Maar Arnold deed nooit afstand van zijn geloof in twee grondbeginselen: de waarde van de strategische inzet van airpower en de noodzaak van een onafhankelijke luchtmacht om dat doel te bereiken. Hij zag gewoon in, zoals hij in zijn mémoires toegeeft, dat 'we ondanks de populaire mythe niet veel eerder over werkelijke airpower hadden kunnen beschikken dan het moment waarop we die kregen'. Arnold had de gave om niet te lang over een onderwerp te blijven drammen maar 'de boodschap eenmalig en duidelijk over te brengen'. Geleidelijk groeide hij uit tot een man van geduld en bereidheid tot geven en nemen. De geschiedenis lijkt aan te tonen dat Arnold uiteindelijk veel succes had; waarschijnlijk meer dan zijn drammerige medeactievoerders.

Verschillen

William 'Billy' Mitchell en Henry H. 'Hap' Arnold speelden beide een belangrijke rol in de verkondiging van het 'evangelie van airpower'. Ieder had zijn eigen – zeer kenmerkende – stijl. Beiden hadden enig succes. Maar de mate van succes verschilde, vooral de mate waarin zij uiteindelijk in het gelijk zijn gesteld. 'In de overtuiging dat 'veranderingen in militaire systemen uitsluitend tot stand komen door druk van de publieke opinie of oorlogsrampen', hoopte Billy Mitchell dat hij het militaire beleid van de Verenigde Staten zou kunnen wijzigen door 'feiten over de luchtvaart' voor te leggen aan het Congres en het volk.'

De mate van succes die Mitchell hiermee heeft bereikt kan misschien het beste worden afgeleid uit wat Arnold zelf heeft gezegd over Mitchell. Hoewel hij zichzelf beschouwde als een zeer goede persoonlijke vriend van Mitchell, keek Arnold vele jaren later naar die tijd terug en merkte op dat Mitchell's felle strijd voor airpower de landmacht-officieren 'de

rijen had doen sluiten, meer in hun schulp had doen kruipen en een zo mogelijk nog beperkter standpunt had doen innemen ten aanzien van het luchtwapen als offensief element in de oorlogvoering' dan voorheen. In Arnold's herinneringen aan de vroege jaren twintig 'was het Amerikaanse volk gefascineerd door vliegen en dol op Billy Mitchell, maar niemand was bereid te denken dat de Verenigde Staten een militair beleid nodig hadden – laat staan een luchtmacht-beleid'.

Het staat buiten twijfel dat Mitchell's visie waardevolle elementen bevatte en dat hij de meeste van zijn tijdgenoten, met name in de landmacht, ver vooruit was. Mitchell was echter ook een niets en niemand ontziend zending. Of, in de woorden van Air Marshall (RAF) Hugh Trenchard, 'Mitchell probeerde zijn tegenstanders te bekeren door ze eerst af te maken.' Zijn bereidheid zijn zaak tot voor de rechter uit te vechten, met het risico van een bijna zekere veroordeling, was een bewijs van zijn moed. Maar uiteindelijk verblindde zijn genialiteit zijn politieke oordeelsvermogen. Bovendien werd duidelijk dat visie en moed alleen niet voldoende waren. Naast deze twee eigenschappen was ook wijsheid nodig; de tact die wijze mensen er toe brengt een verloren zaak los te laten en het anders aan te leggen. Dit soort wijsheid leidt zelden tot heldendom. Het kan echter leiden tot een resultaat dat meetelt. Deze wijsheid ontbrak Mitchell.

Arnold leerde uit bittere ervaring 'dat groei van airpower afhankelijk was van de combinatie van een kritische toestand in de internationale verhoudingen en een gunstige stand van de luchtvaarttechnologie'. In zijn zienswijze 'was een dergelijke samenloop van nationale militaire vereisten en luchtvaarttechnologie net voor de Wapenstilstand van 1918 heel dichtbij geweest maar zou deze zich gedurende meer dan een decennium niet meer voordoen'. Hij koos er voor te wachten tot de gelegenheid zich opnieuw

voordeed. Toen, zoals te verwachten viel, sloeg hij toe.

Billy Mitchell verdient waarschijnlijk de glorie van het heldendom. Hoewel hij in zijn ijver de zaak van airpower ook schade heeft berokkend, bracht hij de essentiële elementen van de strategische inzet van luchtmachtcrachten onder de aandacht van een breed publiek. Hij haalde de deksel van een doos die niemand ooit meer dicht zou kunnen doen. De mensen na hem, zoals Hap Arnold, konden hierop voortbouwen. Vanuit dit oogpunt bekeken hadden de daden van Mitchell een synergetisch effect op die van Arnold. Maar helaas, de door Mitchell geopende doos bleek gedeeltelijk een doos van Pandora te zijn, die Mitchell zelf 'vernietigde' en met hem een deel van de zaak waarvoor hij streed. Het verhardde het verzet van landmachtcommandanten tegen een onafhankelijke rol van de luchtmachtcrachten en bracht de marine er toe het vliegdekschip-concept te omarmen, waarvan Mitchell een groot tegenstander was.

Arnold verdient de achting die een tactvol en wijs man toekomt. Met zijn behoedzame optreden heeft hij waarschijnlijk sommige van zijn mede-activisten van zich vervreemd. Niettemin was het het werk van Arnold dat president Roosevelt bracht tot zijn beroemde uitspraak: 'Hitler heeft van Europa een versterkt fort gemaakt, maar hij vergat er een dak op te zetten,' waarmee hij heel kort de essentie van de visie van een strategische luchtmacht weergaf. En het was te danken aan het behoedzame leiderschap van Arnold dat uiteindelijk in 1941 de Army Air Forces werden opgericht, nagenoeg onafhankelijk en met naast de ondersteunende taak van het leger een onbetwistbaar onafhankelijke taak. Dit plaveide de weg voor de oprichting, in 1947, van de onafhankelijke United States Air Force.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het werk van Arnold, anders dan het resultaat van Mitchell's inspanningen,

niet zo veel nadelige effecten teweegbracht. Daarom kan uiteindelijk redelijkerwijs worden vastgesteld dat van deze twee Arnold het meeste succesvol was. Het zou Mitchell's nagedachtenis zelfs nog slechter kunnen vergaan. Zoals uit de geschiedenis na de Tweede Wereldoorlog blijkt, bestaan er nog steeds twijfels onder collega's van zowel de landmacht als de marine, en zelfs onder politici, of de boodschap van airpower nu uiteindelijk van zijn ongeloofwaardige elementen is ontdaan. Het gerucht gaat dat deze twijfels wel eens zouden kunnen worden toegeschreven aan het feit dat Mitchell de sfeer tussen de krijgsmachtonderdelen onherstelbaar heeft beschadigd.

Wat ook de precieze oorzaak mag zijn, vermeden moet worden dat het concept van airpower nog langer in gevaar wordt gebracht. Dat is waarom we niet de geestdrift van Billy Mitchell, maar de wijsheid van Hap Arnold als voorbeeld moeten nemen voor de toekomstige 'verkondiging van het airpower evangelie'.

Literatuur

AFM 1-1, *Basic Aerospace Doctrine of the United States Air Force*, 1984.
Arnold, Henry H., *Global Mission*. New York, Harper and Row, 1949.
Buckley, John, *Air Power in the Age of Total War*. Londen, UCL Press Ltd., 1999.
Carter, John R. Major USAF, *Airpower and the Cult of the Offensive*, CADRE lezing, Maxwell AFB, Alabama, AU, Air University Press, 1998.
Coffey, Thomas M., *Iron Eagle, The Turbulent Life of General Curtis LeMay*. New York, Avon Books, 1998.
Copp, DeWitt S., *A Few Great Captains; The Men and Events That Shaped the Development of U.S. Air Power*. McLean, VA, EPM Publications Inc., 1980.
Davis, Richard G., *Carl A Spaatz; and the Air War in Europe*. Bolling AFB, D.C. Center for Air Force History, 1993.
Futrell, Robert F., *Ideas, Concepts, Doctrines: Basic Thinking in the United States Air Force, (Volume 1) 1907-1960*. Maxwell AFB, Alabama, AU, Air University Press, 1998.
Frisbee, John L., *Makers of the United States Air Force*. Washington, D.C., Office of Air Force History, USAF, 1987.

Greer, Thomas H., *The Development of Air Doctrine in the Army Air Arm, 1917-1941*. Washington, D.C., New Imprint by Office of Air Force History, USAF, 1985.
Hastings, Max, *Bomber Command*. New York, Touchtone Books, Simon & Schuster, Inc., 1989.
Holly, I.B. Jr., *Ideas and Weapons*. Washington, D.C., Office of Air Force History, USAF, 1983.
Hudson, James J., *Hostile Skies; A Combat History of the American Air Service in World War I*. Syracuse, NY, Syracuse University Press, 1968.
Lanning, Michael L., Lt. Col. (Ret.), *The Military 100; A Ranking of the Most Influential Military Leaders of All Time*. New York, Barnes & Noble Books, 1996.
Maurer Maurer, *Aviation in the U.S. Army, 1919-1939*. Washington, D.C., Office of Air Force History, USAF, 1987.
Morrison, Wilbur H., *Fortress Without a Roof; The Allied Bombing of the Third Reich*. New York, St. Martin's Press, 1982.
Meilinger, Philip S. Col. USAF, *The Paths of Heaven; The evolution of Airpower Theory*. Ed., Maxwell AFB, Alabama, AU, ACSC/SAAS Publications, Air University Press, 1997.
Mitchell, William, *Winged Defense; The*

Development and Possibilities of Modern Air Power Economic and Military. New York, herdruk van Dover Publications, Inc. (1988), Oorspronkelijk uitgegeven in New York, Putnam's, 1925.
Murray, Williamson, and Allan R. Millet, *Military Innovation in the Interwar Period*. Ed. Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
Paret, Peter, *Makers of Modern Strategy, From Machiavelli to the Nuclear Age*. Ed. Princeton NJ, Princeton University Press, 1986.
Smith, Lee M., *British Air Strategy Between the Wars*, New York, Clarendon Press, 1984.
Watts, Barry D. LtCol USAF, *The Foundations of US Air Doctrine; The Problem of Friction in War*. Maxwell AFB, Alabama, AU, Air University Press, 1994.
Weigley, Russel F., *The American Way of War; A History of United States Military Strategy and Policy*. Bloomington, Indiana University Press, 1977.
Westenhoff, Charles M. LtCol USAF, *Military Air Power, The CADRE Digest of Air Power Opinions and Thoughts*, Maxwell AFB, AU, Airpower Research Institute, Alabama, Air University Press, 1997.

Noten

¹ Het begrip 'vlieger' wordt in dit artikel gebruikt als equivalent van het Engelse woord 'airman'. Dat is niet noodzakelijkerwijs de bestuurder van een vliegtuig, maar lijkt meer op de aanduiding 'zeeman' voor marinemen. Waar de bestuurder van een vliegtuig wordt bedoeld wordt in dit artikel de uitdrukking 'piloot' gebruikt.

² Eindrapport van Generaal John J. Pershing, Opperbevelhebber van het Amerikaanse Expeditieleger (Washington, 1920).

³ Een van de opmerkelijkste tegenslagen die duidelijk aantoonde voor welke problemen men zich gesteld zag met het materieel deed zich voor enige tijd na de Eerste Wereldoorlog. "Het Army Air Corps kreeg opdracht de post te vervoeren en beleefde tussen februari en mei 1934 zesenzestig vliegtuigongelukken met twaalf dodelijke slachtoffers (...) Dit leverde, in de publieke opinie, een blauw oog op voor het Army Air Corps. Woordvoerder Henry T. Rainey nam in het Huis van Afgevaardigden het woord en riep uit dat hij, als het Air Corps 'niet eens in staat is de post te vervoeren, graag zou willen weten hoe het Corps het ervan af zou brengen bij het vervoer van bommen'."

⁴ Holley beschrijft deze 'beperkte' opvatting als volgt. "Een kenmerkend voorbeeld van de door de Generale Staf opgestelde studies ter evaluatie van het luchtwapen was een studie getiteld *Statistical Analysis of Aerial Bombardment* die slechts enkele dagen voor de Wapenstilstand verscheen. (...) Op basis van beperkt feitensmateriaal kwamen de analisten van de Generale Staf tot enkele nogal verrassende conclusies. De van een bombardement te verwachten materiële verwoesting 'is noodzakelijkerwijs gering,' meenden zij, (...) en het rapport vervolgt 'Vanuit een oogpunt van vernietiging is de functie van een bommenwerper uiteindelijk praktisch dezelfde als die van lange drachts artillerie-uitrustingsstukken.' Door het aspect van het bereik totaal te negeren, reduceerden de statistici van de Generale Staf de bommenwerper in feite tot een veldkanon (...). In de studie wordt [voorts] geconcludeerd dat er 'twee eskaders bommenwerpers nodig zijn om het werk van één

155 mm kanon te evenaren.' (...) Dergelijke verwrongen statistische voorstellingen duiden op een sterke neiging bij de Generale Staf om het strategisch potentieel van het luchtwapen te negeren."

⁵ Het is meer dan louter toeval dat Mitchell in het voorwoord bij *Winged Defense* tweemaal heel uitdrukkelijk het gebrek aan jaren, rang en gezag van 'vliegers' noemt. Naast bovengestand citaat stelt hij vast: "de luchtvaartwetenschap is in de hele wereld zo nieuw en ontwikkelt zich zo snel dat degenen die erbij betrokken zijn niet de leeftijd, rang of het gezag hebben die hen in de ogen van de oudere krijgsmachtdelen recht van spreken geven".

⁶ Zo bleef "George Kenny, een aan het MIT opgeleid ingenieur en afgestudeerd aan de Air Service Engineering School, zeventien jaar lang kapitein - wat destijds niet ongebruikelijk was. Net als andere kundige officieren had hij de dienst kunnen verruilen voor een beter betaalde baan in het bedrijfsleven of bij een van de in de kinderschoenen staande vliegmaatschappijen, maar het opbouwen van een totaal nieuw soort militaire strijdmacht was een fascinerende uitdaging die vele van de beste officieren in het leger hield".

⁷ Benjamin D. 'Benny' Foulois verwoordde dit standpunt toen hij in 1920 getuigde voor een Senaatscommissie die een onderzoek instelde naar de rol van de Air Service. "Is het een wonder dat officieren die zelf vliegen en die de afgelopen elf jaar hun leven hebben gewaagd bij de ontwikkeling en inzet van dit nieuwe militaire wapen er zo op gebrand zijn dat de aviatiek en de ontwikkeling van vliegtuigen worden weggehaald bij de Landmacht en onder onafhankelijke leiding worden geplaatst? (...) Is het een wonder dat enkelen van ons de beschuldiging van insubordinatie jegens onze superieuren durven riskeren alsmede een mogelijke aanklacht wegens gedrag in strijd met de goede orde en militaire tucht om te bereiken dat onze zaak wordt gehoord?"

⁸ Deze levensbeschrijving is een samenvatting van Internet-site www.alstar.fiu.edu/aero/mitchell2.htm

⁹ In preciezer bewoordingen: ingevolge Krijgsartikel 96 schuldig aan 'ordeverstoring en nalatigheid in strijd met de goede orde en militaire tucht, (...) gedrag van zodanige aard

dat de krijgsmacht in discredit wordt gebracht'.

¹⁰ De veroordeling was niet unaniem. Er werd één enkele afwijkende stem uitgebracht door - destijds kolonel, later landmachtgeneraal - Douglas MacArthur, die Mitchell al vanaf zijn jeugd kende en als jongeman zelfs met Mitchells zusje Janet was uitgegaan.

¹¹ Of, in de woorden van Weigley, "Mitchells temperament was niet van dien aard dat hij kon verdragen te worden genegeerd, al helemaal niet wanneer hij er zeker van was dat zijn en de wind geslagen boodschap er één was waarvan de gehele toekomst van zijn land zou kunnen afhangen".

¹² Ter staving van zijn bewering, tegen de luidkeelse protesten van de marine in, dat oorlogsbodems door de komst van vliegtuigen achterhaald waren, bereikte hij een overtuigend effect in 1921 en 1923 door een aantal buitgemaakte en afgeschreven oorlogsbodems vanuit de lucht tot zinken te brengen.

¹³ Deze levensbeschrijving is een samenvatting van de Internet-site www.alstar.fiu.edu/aero/arnold.htm

¹⁴ Met zijn eindcijfers bevond hij zich qua academische prestaties bij de ondersten helft van zijn klas en hij kreeg geen 'cadettenrang'.

¹⁵ "Een van de dingen die hij het meest betreunde was het mislopen van de kans om tijdens de Eerste Wereldoorlog te dienen in een gevechtscorps. In plaats daarvan was hij op zijn eenendertigste de jongste reguliere kolonel van de US Army en bracht de oorlog door in Washington D.C. als lid van de staf van het Departement van Oorlog, waar hij aan den lijve ondervond hoe moeilijk het is om van grond af aan een luchtmacht op te bouwen."

¹⁶ Knerr had Andrews vergezeld tijdens een hoorzitting van de Begrotingscommissie van het Departement van Oorlog waar zij een voorstel steunden voor de aanschaf van meer dan honderd B-17 vliegtuigen. In de woorden van Knerr: "Arnold zat achter de tafel (...) als waarnemer en de discussie die ik voerde verliep nogal moeizaam. Ik keek naar Arnold in de hoop op enige steun, maar die kreeg ik niet."