



Churchill en de “Wizard War”.

De oorlog van de tovenaars...

Winston Churchill was dol op de geheime kant van de oorlogvoering, zoals het Duitse Knickebein en wat daartegen te doen was en nieuwe technieken zoals radar. Het kunnen meelesen met de Duitse berichten dankzij de codebrekers van Bletchley Park sprak hem ook heel erg aan. Churchill was een technofiel, iemand die een liefde heeft voor -en vertrouwen in- nieuwe technologieën. Hieronder drie voorbeelden van de Wizard War waarin Churchill zelf de hand had.



de tank

Ofschoon Leonardo da Vinci al een hand aangedreven houten tank had getekend, duurde het lange tijd voordat het idee serieuze vormen begon aan te nemen. De gepantserde wagen was een eerste begin maar het probleem zat in de wielen. Zo'n voertuig kon alleen over vlakke wegen rijden. De Fransman Levassieur tekende een voertuig met iets dat op rupsbanden leek. De Amerikaanse Holt Manufacturing Company ontwierp vervolgens in 1907 een landbouw trekker met rupsbanden.

De vastgelopen Eerste Wereldoorlog met zijn loopgraven en ondergelopen bomkraters is een ideaal gebied om een voertuig met rupsbanden te gebruiken. Duizend Holt trekkers worden dan ook ingezet om o.a. artillerie stukken te trekken. Men merkt ook dat de rupsbanden korte metten maken met het alom aanwezige prikkeldraad. Ondertussen sterven tienduizenden soldaten in het sompige niemandsland om ten prooi te vallen aan de mitrailleurs van de vijand. Churchill, *First Lord of the Admiralty*, merkt in 1915 op:

“The strongest army was arrested in its advance by the machine-gun... soldiers were cut down by streams of bullets. The mechanical danger must be overcome by a mechanical remedy.”

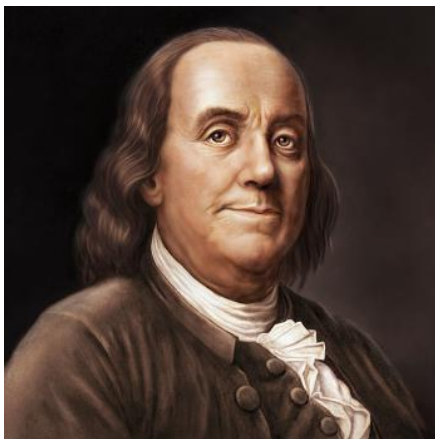
Het mechanische gevaar van de mitrailleur moet dus overwonnen worden door een mechanische oplossing. Er zijn al experimenten gaande met gepantserde trekkers. Churchill, hoogste baas bij de Britse Marine, werpt het idee op om een aantal *landships* te gaan bouwen. De *Lincoln Machine Number One* is een eerste experiment op basis van een gepantserde trekker, maar door problemen met de rupsbanden is dit nog geen succes. In december 1915 verschijnt de *Little Willie*, een kleine tank en de doorontwikkeling van de Lincoln. Het is echter wel de eerste echte tank. Willie heeft nog problemen bij het doorkruisen van de loopgraven. Hij wordt groter gebouwd, krijgt de mooie ruitvorm en wordt



dan *His Majesty's Landship 'Centipede'*, conform de naamgeving van marineschepen. Uiteindelijk wordt de naam *Mother*. De eerste rit vindt plaats op 6 januari 1916. *Mother* wordt de Mk I "female" tank met 4 Vickers machinegeweren (.303) en een Hotchkiss. Wat later verschijnt de "male" tank. Dit mannetje heeft twee zesponder kanonnen en drie Hotchkiss mitrailleurs. Het is een zware jongen met zijn 28 ton. Op 15 september 1916 worden 53 Britse Mk I tanks voor het eerst ingezet aan de Somme, tussen Flers en Courcellette om precies te zijn. Het succes is beperkt, maar toch is de tank veelbelovend. Uiteindelijk zijn er bijna 2600 gebouwd (Mk I t/m VII). En de naam "tank"? Dat was een dekmantel. Wie zou er iets zoeken achter een onschuldige watertank op wielen? Die tank zou de oorlogvoering voorgoed veranderen. Dat merkten de Duitsers tot hun schande ook; zij bezaten maar 20 A7V tanks. Uiteraard volgde Churchill de ontwikkeling van de wapen met grote belangstelling.

para's

Benjamin Franklin was in 1783 als Amerikaans ambassadeur in Parijs getuige van de opstijgingen van de eerste ballonnen. Eerst de heteluchtballon van de gebroeders Mongolfier



en later dat jaar de gasballon van professor Jacques. Dat maakte indruk op hem en hij zag meteen het militair gebruik van dit middel. Hij schreef in 1784: *"Waar is de prins die zich kan veroorloven om zijn land vol te zetten met troepen zodat tienduizend mannen die uit de lucht neerdalen niet enorm veel onheil kunnen aanrichten voordat een strijdmacht samengebracht kan worden die ze kan verdrijven?"*

Ruim 100 jaar later zijn er parachutes. De piloten mochten ze in de Eerste Wereldoorlog helaas nog niet gebruiken, want ze zouden wel eens voortijdig uit hun toestel kunnen springen. En bovendien: *"Een goed piloot hoort bij zijn vliegtuig te blijven!"*. Dergelijke onzin werd

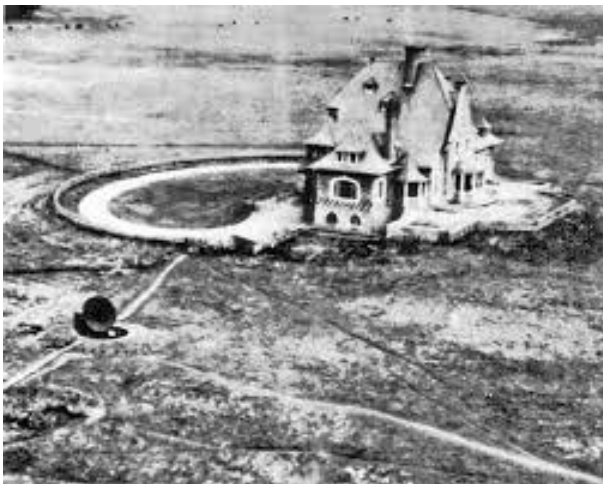
rijklijk over de mannen aan het front uitgestort. De enigen die bijna honderd procent kans hadden op neerstorten waren de waarnemers in hun mandje onder de ballonnen. Die kregen er wel een.

Of het door Benjamin Franklin kwam of door de mannen in de zwevende waarnemingsposten is niet zeker maar Churchill moet ongetwijfeld parachutes gezien hebben aan het front. En dat bracht hem op een idee. In 1917 stelde hij voor om een



airborne groep op te richten om zodoende een aanval achter de Duitse linies uit te kunnen voeren. Dit idee werd opgepakt door Majoor Louis Brereton en Brigadegeneraal Billy Mitchell, beide Amerikanen. Er stond een operatie bij de Franse stad Metz gepland voor februari 1919, bestaande uit soldaten van de Amerikaanse Eerste Divisie, the *Big Red One*. De soldaten zouden met omgebouwde bommenwerpers worden vervoerd. De oorlog was toen echter al afgelopen...

Op 22 juni 1940 schreef Churchill aan generaal Ismay: *"We zouden een corps moeten hebben van minstens 5000 man, inclusief Australiërs, Nieuw Zeelanders en Canadezen, samen met enkele betrouwbare mensen uit Noorwegen en Frankrijk. Ik voorzie meer moeilijkheden met de Denen, Hollanders en Belgen. Ik hoor dat er al iets ondernomen wordt om zo'n corps te vormen, maar ik geloof op een heel kleine schaal. We moeten gebruik maken van de zomer om drie groepen te trainen die hoe dan ook ingezet kunnen worden als "stoottroepen" bij de verdediging van ons land."*



De eerste Britse inzet van para's was tijdens de operatie *Biting*, in de nacht van 27 op 28 februari 1942. Het doel was om een Duitse Würzburg radar bij Bruneval aan de Franse kust te bezoeken en er onderdelen af te halen. Dit werd uitgevoerd door een groep van 119 para's van de Charlie compagnie van het 2^e Battalion van de 1^e Parachute Brigade die een maand tevoren nog in opleiding waren. Majoor John Frost was de commandant van deze eerste Britse airborne landing. De actie was een succes en goed voor het moreel van de Britten.

Het zou eenvoudiger zijn geweest om in dit geval landingsvaartuigen naar het strandje bij Bruneval te sturen, maar de beslissing tot een airborne actie lag bij Lord Louis Mountbatten, die net als Churchill wat groter durfde te denken. Beide mannen konden trouwens ook uitstekend met elkaar opschieten.

Mulberry

Wat doe je als je met een enorme troepenmacht een invasie op een strand wilt uitvoeren terwijl alle havens nog in handen van de vijand zijn? Nou, dan neem je toch je havens mee? Winston Churchill schetste dit idee al in 1917 in een memo voor Prime Minister Lloyd George. In dit geval betrof het de Duitse eilanden Borkum en Sylt. Er werd niets mee gedaan en het memo verdween in een archief. In 1940 stelde Civiel Ingenieur Guy Maunsell een kunstmatige haven voor, maar er werd weer niets mee gedaan.

In mei 1942 vond Churchill dat er te weinig vooruitgang zat in het oplossen van de problemen met de tijdelijke havens. Hij schreef zijn memo *"Piers for use on beaches"*, met daarin de opdracht: ***"They must float up and down with tide. The anchor problem must***



Hans Walrecht

be mastered. Let me have the best solution". Churchill had hier duidelijk over nagedacht.

De operatie kwam in handen van *Chief of Combined Operations* Lord Mountbatten te liggen. Er kwam toen snel een eerste voorstel van Hugh Iorvis Hughes. De codenaam van de havens werd "Mulberry". In de docks van Londen en aan de zuidkant van Engeland werd een enorme bouwactiviteit opgestart. Er werden alleen al 212 grote betonnen Phoenix caissons gebouwd, die als golfbrekers moesten dienen. De drijvende wegen tussen aanlegsteigers en de stranden hadden een gezamenlijke lengte van vele kilometers. Het was een grootse onderneming, die helaas gedeeltelijk mislukte door de zeldzaam zware storm van 19 t/m 22 juni 1944.

Enkele van de niet tijdens operatie D-Day gebruikte caissons liggen in Nederland. Op diverse plaatsen werden na de watersnoodramp van 1953 de dijkgaten gedicht met die caissons. Bij Ouwkerk in Zeeland zijn ze nog te zien. Het watersnoodmuseum is er in gehuisvest.



Hans Walrecht