



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

'Eenige wakkere jongens': Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945

van Loo, P.E.

Publication date
2013

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

van Loo, P. E. (2013). *'Eenige wakkere jongens': Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945*.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.



Vliegveld Vitry-en-Artois. Een Douglas Boston van het Franse 342 Squadron wordt een dag na terugkeer op eigen bodem in oktober 1944 onderworpen aan een inspectie.

2 | Europese bondgenoten

“It’s hard to find words to convey the grim courage and endurance of these exiled men, cut off from their families and friends, and driven on by some urge that even they could scarcely comprehend. Their way was the loneliness and bitterness, even to heartbreak; redeemed only by a purpose which glowed the more brightly against this sombre background.”

(Passage uit een voorwoord van *air marshal* Robert Saundby in de roman *The Happy Valley* van de Franse oorlogsvlieger Jules Roy.¹)

Buitenlandse inbreng

Na het uitbreken van de oorlog versterkten de Britse luchtmachtkrachten zich, zoals we in het vorige hoofdstuk al hebben gezien, onder meer met militairen die afkomstig waren van het Europese continent. Eind 1940 waren er al bijna tienduizend Poolse, Tsjecho-Slowaakse, Noorse, Nederlandse, Belgische en Franse oorlogsvliegers in dienst getreden van de RAF.² Dit zogenoemde *allied personnel* pakte vrijwel direct na aankomst in Groot-Brittannië onder de paraplu van de RAF de wapens weer op. Zij kwamen hiervoor zowel in Britse squadrons, als in speciaal opgerichte nationale eenheden terecht. Versterkt met dienstplichtigen van overzee, vrijwilligers en Engelandvaarders, probeerden de inmiddels in Londen neergestreeken regeringen in ballingschap hun contingenten de volgende jaren in stand te houden en indien mogelijk te versterken, om zo een waardevolle bijdrage te kunnen leveren aan de luchtstrijd boven Europa. Hoewel zij operationeel onder Brits bevel stonden, vormden de *Allied Air Forces* opzichzelfstaande entiteiten binnen de RAF-organisatie, met eigen kenmerken en bijzonderheden. De integratie en inzet van de militairen uit de bezette Europese landen in de Britse luchtmachtkrachten staan in dit hoofdstuk centraal.

Doorvechten vanuit Groot-Brittannië

De opname van de van continentaal Europa afkomstige oorlogsvliegers in de RAF was onlosmakelijk verbonden met de agressieve veroveringspolitiek waarmee Hitler vanaf het eind van de jaren dertig een groot deel van Europa naar zijn hand zette. Hoewel met het eind september 1938 gesloten Verdrag van München tussen de leiders van Duitsland, Italië, Groot-Brittannië en Frankrijk een Europese oorlog ternauwernood kon worden voorkomen, had het wel tot het gevolg dat Tsjecho-Slowakije in de volgende maanden grotendeels uiteenviel. Uitkomst van de onderhandelingen in de Beierse hoofdstad was namelijk dat Sudetenland, waar voornamelijk Duitsers woonden, moest worden afgestaan aan Duitsland. Daarnaast profiteerden Hongarije en Polen met gebiedsuitbreiding van de overeenkomst. Door het in München gesloten verdrag kreeg maar liefst 34% van de Tsjecho-Slowaken van de ene op de andere dag een nieuwe nationaliteit. En daar bleef het niet bij. Amper een halfjaar later, in maart 1939, ondersteunde Hitler

eerst Slowaakse separatisten bij het uitroepen van een – in naam – onafhankelijk Slowakije en trokken de Duitse legers na zware diplomatieke en militaire druk de rest van Tsjecho-Slowakije binnen. Gewapende weerstand van Tsjechische kant werd daarbij niet geboden. Vervolgens werd het protectoraat Bohemen-Moravië uitgeroepen dat onder ‘de bescherming’ van nazi-Duitsland kwam te staan. De opdeling van Tsjecho-Slowakije was het bewijs dat het tegemoetkomen aan de eisen van Hitler niet werkte. Premier Neville Chamberlain besloot daarom de zogeheten *appeasement*-politiek aan de kant te schuiven en aan twee andere bedreigde naties in Oost-Europa, Polen en Roemenië, directe garanties te geven dat Groot-Brittannië hen militair te hulp zou komen wanneer het Derde Rijk deze landen zou binnenvallen. Na ‘München’ geloofde Hitler echter dat de westerse mogendheden ook nu militair afzijdig zouden blijven. In de vroege morgen van 1 september vielen Duitse troepen daarom Polen binnen. Een geallieerde reactie liet dit keer niet lang op zich wachten. Na vruchteloos een ultimatum te hebben gesteld, verklaarde Chamberlain op 3 september Duitsland de oorlog, kort erna gevolgd door Frankrijk. Hoewel beide landen vooraf hadden verzekerd dat ze bij een Duitse aanval in actie zouden komen, kwam hier in de praktijk niets van terecht. Omdat Polen van meerdere kanten werd bedreigd, was het genoodzaakt tot het voeren van een rondomverdediging. Dit zorgde voor een versnippering van de beschikbare middelen, waardoor het Poolse leger maar weinig kon inbrengen tegen de numeriek en technisch oppermachtige Duitse oorlogsmachine. Bovendien viel halverwege september geheel onverwacht ook nog vanuit het oosten het Rode Leger het land binnen. Begin oktober was de Poolse capitulatie een feit.³

De bezetting van Tsjecho-Slowakije en Polen bracht een ware volksverhuizing van militair personeel uit beide landen naar West-Europa teweeg. Veel militairen uit voornamelijk Tsjechië die het niet konden verkroppen dat hun vaderland was bezet en uiteengevallen, staken in het voorjaar en de zomer van 1939 in het geheim de grens over. Het ging hierbij om forse aantallen. Van de Tsjecho-Slowaakse luchtmacht wisten 1.270 man, ongeveer de helft van het totale bestand aan vliegend personeel, weg te komen. Zij belandden in eerste instantie vooral in Poolse opvangkampen. Vervolgens reisde een groot aantal van hen in de zomermaanden verder naar Frankrijk. Een vergelijkbare tocht maakten vanaf september veel Poolse militairen. Nog voor de overgave van dit land vluchtten grote aantallen militairen de grens over en streken na een vaak avontuurlijke reis via Roemenië, Joegoslavië of de Baltische staten, eveneens in Frankrijk neer. Het ging hierbij om nog aanzienlijk grotere aantallen dan bij de Tsjecho-Slowaakse strijdkrachten. Van de Poolse luchtmacht alleen al, wist om en nabij de 10.000 man – zowel vliegend als grondpersoneel – weg te komen.⁴ In Parijs richtten beide landen vervolgens in de herfst van 1939 een regering in ballingschap op. Die van Tsjecho-Slowakije (die overigens aanvankelijk niet als zodanig werd erkend) kwam onder leiding te staan van de voormalige president van het land, Edvard Beneš. De Poolse regering werd aangevoerd door de Poolse opperbevelhebber, generaal Władysław Sikorski, nadat de legitieme regering in Roemenië politiek asiel had aangevraagd. Nadat zowel Beneš als Sikorski een militaire overeenkomst met Frankrijk had ondertekend, werd vanaf eind 1939 een begin gemaakt met de integratie van het Oost-Europese personeel in de Franse strijdkrachten. De luchtvaartcontingenten van de twee landen gingen als bron dienen voor de vorming van zelfstandige Poolse en Tsjecho-Slowaakse eenheden in de Franse luchtmacht, de *Armée de l’Air*. Dit proces verliep echter uiterst moeizaam. De Tsjecho-Slowaakse en Poolse militairen moesten afrekenen met een mix van achterdocht, minachting en onverschilligheid en dit leidde er uiteindelijk toe dat voor mei 1940 slechts één Poolse eenheid in de Franse luchtmacht tot stand



Personeel van de vliegschool van Haamstede staat in mei 1940 op het punt te vertrekken naar Groot-Brittannië.

kwam.⁵ Wel waren Franse eenheden deels met Poolse personeel gevuld en gingen groepjes Poolse vliegers direct na het begin van het Duitse offensief kleine detachementen vormen, zogenaamde *chimney flights*, ter bescherming van belangrijke fabriekscomplexen. Voorts waren enkele tientallen individuele Poolse en Tsjecho-Slowaakse vliegers in mei 1940 bij Franse eenheden ingedeeld. Zij namen met wisselend succes deel aan de verdediging van het Franse luchtruim.⁶

Ondanks de opname in de Franse luchtmacht, koesterde het meeste personeel van de Poolse en Tsjecho-Slowaakse luchtmachten een sterke voorkeur voor integratie in de RAF. Deze was in hun ogen beter georganiseerd en beschikte bovendien over moderner materieel. Politiek, militair en taaltechnisch gezien, stuitte een doorreis naar Groot-Brittannië vooral nog echter op grote moeilijkheden. Het vestigen van buitenlandse troepen op Brits grondgebied was in 1939 namelijk nog bij wet verboden. Er was zelfs een geheel nieuwe *Act of Parliament* voor nodig om dit mogelijk te maken.⁷ Groot-Brittannië zelf was bovendien in het geheel nog niet in staat grote aantallen buitenlandse militairen op te vangen doordat de eind jaren dertig ingezette herbewapening en modernisering nog in volle gang waren en alle energie en aandacht opslokten. Daar kwam nog bij dat slechts weinig Polen en Tsjecho-Slowaken de Engelse taal machtig waren. Dit stond vanzelfsprekend eveneens een snelle en soepele integratie in de weg. Minstens zo belangrijk was dat veel Britse militairen in eerste instantie nog uiterst sceptisch waren over de kwaliteit, het moreel en de inzetbaarheid van het vliegend personeel uit beide landen. Het relatief kleine Tsjecho-Slowaakse contingent bleef als gevolg hiervan voorlopig in zijn geheel in Frankrijk gelegerd.⁸ Dit gold echter niet voor het veel grotere Poolse contingent. In oktober 1939 werd in Parijs besloten dat in totaal 2.300 Poolse luchtmachtmilitairen naar Groot-Brittannië zouden doorreizen voor de oprichting van twee operationele en twee reserve-

eenheden in *Bomber Command*. Dit geschiedde vooral onder druk van Frankrijk, omdat dit land niet alleen opgezadeld wilde worden met grote groepen 'militaire vluchtelingen'. Vanaf het einde van het jaar arriveerde deze groep aan de overkant van het Kanaal op de vliegvelden Eastchurch en Manston.⁹ De oprichting van de Poolse squadrons in de RAF kwam voor de zomer van 1940 niet meer van de grond, vooral omdat de Britse autoriteiten in deze tijd nog altijd twijfelden aan de kwaliteiten van het Poolse personeel én doordat de ondertekening van een Brits-Poolse militaire overeenkomst tot juni 1940 op zich liet wachten. De Poolse autoriteiten weigerden aanvankelijk namelijk in te stemmen met de Britse eisen die hieraan waren gekoppeld. Deze schreven onder meer voor dat alle Poolse militairen moesten toetreden tot de RAFVR. Zo kon het probleem van het verbod van de stationering van buitenlandse militairen op Brits grondgebied worden omzeild. Tegelijkertijd bood dit de mogelijkheid om ook tuchtrechtelijk de controle over hen te behouden. Verder werd als voorwaarde gesteld dat het Poolse personeel het RAF-uniform ging dragen en een eed van trouw aflegde aan koning George VI. Ook zouden alle officieren, onderofficieren en minderen, ongeacht hun vooroorlogse functie, de rang van *pilot officer* (officieren) en *leading aircraftsman* (onderofficieren en minderen) krijgen. Toekomstige promoties zouden geheel onder Brits gezag plaatsvinden. Al deze voorwaarden waren voor de Poolse regering onaanvaardbaar en pas na lang getouwtrek werd overeengekomen dat niet alleen aan de Britse koning, maar ook aan de Poolse regering trouw mocht worden gezworen. Daarop ratificeerde generaal Sikorski eind juni alsnog de militaire overeenkomst.¹⁰ Een andere keuze had hij op dat moment niet meer, omdat de oorlog op het continent inmiddels uitzichtloos was geworden en Frankrijk goeddeels was verslagen.

De geopolitieke situatie was inmiddels drastisch veranderd. Tot dan toe was, behoudens enkele kleine speldenprikken, de strijd nog rustig verlopen. Aan deze kalme eerste fase van de oorlog, de zogenoemde *phoney war*, kwam begin april 1940 prompt een einde toen Duitse troepen Denemarken en Noorwegen binnenvielen. Een maand later volgde een grootscheepse aanval op Nederland, België en Frankrijk. Geen van deze landen, grootmacht Frankrijk inclusief, kon weerstand van betekenis bieden, waardoor de *Wehrmacht* er binnen tweeëneenhalve maand in slaagde bijna heel Noord- en West-Europa onder Duitse controle te brengen. De regeringen van Nederland, Noorwegen en (uiteindelijk) België weken in dezelfde tijd naar Groot-Brittannië uit. Daarnaast evacueerden ook de Poolse en Tsjecho-Slowaakse regeringen van Parijs naar Londen. Verder kon de nieuwe Britse premier Churchill rekenen op de steun van een jonge Franse brigadegeneraal, Charles de Gaulle, die in de eindfase van de strijd op het vasteland nog tot onderminister van Defensie was benoemd. Hij was kort daarop uitgeweken naar Engeland en wilde nu met zijn Vrije Franse Beweging de strijd tegen Duitsland voortzetten. De Gaulle was echter de enige representant van de Franse regering in Groot-Brittannië. De rest bleef achter in Vichy in het onbezette deel van Frankrijk, waar het onder leiding van de voormalige maarschalk Philippe Pétain, met Duitse toestemming, in functie bleef. Voorlopig kon De Gaulles beweging daardoor niet als regering in ballingschap worden erkend. Daar kwam nog bij dat de Vrije Franse Beweging aanvankelijk weinig steun genoot onder landgenoten vanwege de sterke anti-Britse sentimenten die leefden onder de Franse bevolking. Dit kwam vooral doordat veel Fransen zich in de strijd tegen Duitsland in de steek gelaten voelden door Groot-Brittannië. De gevoelens van ongenoegen werden nog geïntensiveerd toen de Britse marine begin juli 1940 een groot deel van de Franse vloot bij Mers-el-Kébir in Algerije tot zinken had gebracht, omdat de Britse regering vreesde dat de Franse oorlogsschepen anders door de *Kriegsmarine* zouden worden genaast. Het duurde uiteindelijk tot september 1941



Een instructeur leert Frans, Nederlands en Noors grondpersoneel in een RAF-depot aan de hand van een model de Engelse benaming van verschillende vliegtuigonderdelen.

voordat verandering kwam in deze situatie met de oprichting van het *Comité National Français*. De geallieerden erkenden dit wél als de legitieme Franse regering in ballingschap.¹¹

In het kielzog van hun koninklijke families, regeringen en andere hoogwaardigheidsbekleders, arriveerden in het voorjaar en de zomer van 1940 duizenden militairen uit Polen, Tsjecho-Slowakije, Frankrijk, Noorwegen, Nederland en België in Groot-Brittannië.¹² Het leeuwendeel van de militaire evacués maakte per schip de oversteek naar een van de havens aan de Britse zuid- of oostkust. Veel Frans personeel stak tussen eind mei en begin juni het Kanaal over vanuit Duinkerken. Een klein aantal wist vanuit de Noord-Afrikaanse koloniën met een vliegtuig te ontkomen naar Gibraltar. Een groot aantal Polen, Nederlanders en Belgen vertrok vanuit de meer zuidelijk gelegen steden langs de Franse kust. Gelijktijdig wisten ook nog talloze militairen en burgers vanuit Zuid-Frankrijk weg te komen door de Middellandse Zee over te steken naar Noord-Afrika of Gibraltar. Veruit het meeste personeel dat uit Duitse handen wist te blijven was uiteindelijk afkomstig van beide Oost-Europese contingenten, waarvan de regeringen, zodra de strijd uitzichtloos was geworden, het bevel hadden uitgevaardigd naar Groot-Brittannië te vluchten. Veel alternatieven waren er niet. De weg naar huis was immers afgesneden.¹³ “Only in England there existed some meagre possibilities of continuing the fight”, aldus een Poolse jachtvlieger.¹⁴ Uiteindelijk arriveerden respectievelijk 6.200 Poolse en 750 Tsjecho-Slowaakse militairen in Groot-Brittannië. Uit de West-Europese landen ontkwam veel minder militair personeel. Dit had te maken met de omstandigheid dat hun ontsnappingsmogelijkheden geringer

waren, omdat hun vaderland (met uitzondering van Noorwegen) relatief snel onder de voet werd gelopen. Bovendien vaardigden onder meer de Franse, Nederlandse en Belgische regeringen expliciete orders uit om niet de wijk te nemen. Dat de militairen vrijwel allemaal actief hadden deelgenomen aan de verdediging van hun land speelde eveneens een belangrijke rol. Zij kampen hierdoor met mentale en fysieke uitputting en waren niet zelden ook gedemoraliseerd door de verloren strijd. Soms kwam de gedachte aan vluchten wel op, maar de stap om dat ook metterdaad te doen, werd niet gezet. De Nederlandse oorlogsvlieger Jan Bosch – die uiteindelijk als Engelandvaarder in Groot-Brittannië terecht zou komen – maakte bijvoorbeeld op de avond van de Nederlandse capitulatie in Badhoevedorp een bijeenkomst van ML-officieren mee, die uiteenging met het besluit om niet uit te wijken: ‘Gaan we naar Engeland of niet’, dat was de kernvraag waarover ernstig werd gepraat”, zo herinnerde Bosch zich jaren later. “Daar het capitulatiebevel stipuleerde, dat iedereen bij zijn onderdeel moest blijven, dat de discipline gehandhaafd moest worden en mede door het feit dat iedereen zeer moe, geschokt en terneergeslagen was kwam men niet uit de discussie”, aldus Bosch.¹⁵ De meeste Noorse, Nederlandse, Belgische en Franse militairen wilden rond de capitulatie van hun land dus eigenlijk nog maar één ding: terugkeren naar huis. Van de Noorse leger- en marinevliegdiens arriveerden daardoor tot de zomer van 1940 niet meer dan 120 man in Engeland en van de Nederlandse leger- en marinevliegdiens rond de 350 militairen. Van de Belgische legervliegdiens wist eveneens maar 150 man uit te wijken, terwijl van de nog veel grotere Franse luchtmacht zich aanvankelijk slechts ongeveer 500 man personeel uit de voeten maakte.¹⁶

Door de wanordelijke en haastige aftocht arriveerde een groot deel van de militaire vluchtelingen niet met hun organieke eenheid, maar druppelsgewijs en in kleine groepjes in Groot-Brittannië. Zij verkeerden over het algemeen in een deplorabele lichamelijke en geestelijke toestand. De Britse autoriteiten concentreerden zich daarom aanvankelijk vooral op de eerste opvang van het personeel, zoals hun registratie, levensonderhoud en transport naar de verschillende opvangkampen, die in alle haast her en der verspreid over het land waren ingericht. Uit veiligheidsoverwegingen werden de buitenlandse militairen na aankomst ontwapend en stonden de meeste kampen onder Britse bewaking.¹⁷ Dit had alles te maken met de grote angst voor de zogenaamde vijfde colonne, waarvan Groot-Brittannië in deze periode in de ban was. Veel politici, militairen en burgers waren er van overtuigd dat nazi-sympathisanten heimelijk voorbereidingen troffen om in het geval van een Duitse invasie in Groot-Brittannië in actie te komen. Deze pro-Duitse elementen zochten zij, behalve in eigen extreem linkse en rechtse kringen, ook onder buitenlanders. Onder druk van de publieke opinie interneerde de Britse regering vanaf juni 1940 daarom eveneens veel van de van het continent afkomstige buitenlanders.¹⁸ Het ging hierbij niet alleen om burgers, maar ook om militairen. Vanwege negatieve berichten die in 1939 en 1940 vanuit Frankrijk naar Groot-Brittannië waren doorgesijpeld én door de desastreuus verlopen strijd op het Europese vasteland, bestond er namelijk grote argwaan ten opzichte van het overgekomen geüniformeerde personeel. Vooral ten opzichte van de Poolse en Tsjecho-Slowaakse militairen, over wier culturele achtergrond in Groot-Brittannië weinig bekend was, koesterden de Britse autoriteiten aanvankelijk veel wantrouwen.¹⁹ Derhalve ondergingen de buitenlandse detachementen een soms uitvoerige screening, waarbij de ‘onbetrouwbare elementen’ werden verwijderd en overgebracht naar interneringskampen op, onder meer, het eiland Man.

De in Londen neergestreken regeringen maakten vrijwel direct duidelijk dat zij met hun militaire gevolg wilden gaan deelnemen aan de gewapende strijd. Zij kregen steun van de nieuwe

Britse premier, Winston Churchill, die zich een groot voorstander toonde van een actieve participatie van de buitenlandse eenheden in de oorlog. Hij realiseerde zich als geen ander dat het Verenigd Koninkrijk – wilde het kans maken om Duitsland te weerstaan – zowel in militair als in publicitair opzicht bondgenoten goed kon gebruiken. Een ‘verenigd front der naties’ bood volgens hem de beste kans op succes en overleving. Het was daarom noodzakelijk, zo liet hij begin juli 1940 zijn militaire leiding weten, “to give to the war which Great Britain is waging single-handed the broad, international character which will add greatly to our strength and prestige”.²⁰ De boodschap van een geallieerd front der naties was vooral gericht aan het adres van de zich vooralsnog van de oorlog afzijdig houdende Verenigde Staten, waar vele duizenden immigranten van onder meer Poolse, Noorse en Nederlandse afkomst woonden. Met heldenverhalen van hun landgenoten hoopte hij de publieke opinie te kunnen bewerken om de Verenigde Staten ertoe te bewegen deel te gaan nemen aan de oorlog. Door het gebruik van dit politieke motief ontpopte de Britse premier zich als de motor achter de integratie van buitenlandse soldaten, vliegers en zeelui in de eigen strijdkrachten. Meteen na aankomst begon daarom op aansporing van Churchill de oprichting van buitenlandse legioenen in het Britse leger, werden overgekomen vlootverbanden in de Britse marine opgenomen én nam de integratie van buitenlands luchtvaartpersoneel in de RAF een aanvang. De aanwezigheid van de buitenlandse militairen op Brits grondgebied moest, zoals gezegd, daarvoor nog wel juridisch met een *Act of Parliament* worden ‘dichtgetimmerd’. Op 22 augustus 1940 stemde het Britse parlement daarom in met de *Allied Forces Act*. Deze stelde de regeringen in ballingschap voortaan in staat op Brits grondgebied een eigen strijdmacht op te zetten. Ook kregen zij met de nieuwe wet een instrument in handen om de eigen troepenmacht op Britse bodem administratief te beheren en het eigen tucht- en strafrecht toe te passen. Op civielrechtelijk gebied kwamen de buitenlandse militairen – met uitzondering van het Amerikaanse personeel – onder de Britse rechtspraak te vallen.²¹

Het *War Cabinet* kon zich uitstekend vinden in deze nieuwe regelgeving: de bestuurlijke en administratieve aansturing bleef immers zo de verantwoordelijkheid van de bezoekende naties, terwijl Groot-Brittannië in de vorm van gevechtskracht en positieve publiciteit profiteerde van de aanwezigheid van de buitenlandse contingenten. Zij kon zich op deze manier uitstekend presenteren als de leider van de brede, geallieerde coalitie en zo pogen ook de Verenigde Staten over de streep te trekken.²² Dat de Britse regering er veel aan was gelegen dat de buitenlandse militairen actief gingen participeren in de strijd, bleek wel uit het feit dat zij zelfs bereid was om voor landen als Polen en Tsjecho-Slowakije de kosten voor de training, uitrusting en inzet van hun militaire eenheden voor te schieten. Het ging hierbij om forse bedragen. Midden 1944 was de schuld van de Tsjecho-Slowaakse luchtmacht bijvoorbeeld al opgelopen tot 5,5 miljoen pond en het negatieve saldo van het veel grotere Poolse RAF-contingent bedroeg aan het einde van de oorlog al meer dan 107 miljoen pond. Groot-Brittannië vorderde na de oorlog een deel van dit bedrag terug. Dit geschiedde onder meer door beslag te leggen op de goudvoorraden die in 1939 uit Polen naar Canada waren overgebracht.²³ Landen als België, Frankrijk, Nederland en Noorwegen konden hun militaire inspanningen zelfstandig financieren, onder meer met de inkomsten die werden gegenereerd uit de koloniale bezittingen en de handelsvloeden.

Om actief aan de strijd te kunnen deelnemen was de aanvaarding van alleen een wet om buitenlandse troepen op Brits grondgebied te stationeren niet voldoende. Er moesten tussen Groot-Brittannië en de zes landen namelijk ook nog bilaterale militaire overeenkomsten worden gesloten. Die bestonden uit een ‘*covering agreement*’ en aparte aanhangsels voor de integratie van

de buitenlandse vloot-, leger- en luchtmachtverbanden in de Britse krijgsmacht. Het sluiten van deze verbintenissen ging af en toe gepaard met langdurige onderhandelingen. Vrijwel meteen na aankomst in 1940 maakten de naar Londen uitgeweken regeringen namelijk duidelijk dat zij – te land, ter zee en in de lucht – net als de Gemenebestlanden zo veel mogelijk op zelfstandige basis in de strijd wilden gaan participeren. Door een ‘zichtbare’ bijdrage te leveren kon immers het politieke aanzien en het eigen vertrouwen worden opgevijseld. Dit verlangen stuitte bij het *War Office* en de *Admiralty* op weinig weerstand en al snel vond de integratie van aparte, nationale gevechtsverbanden in het leger en de vloot plaats. De oprichting van min of meer zelfstandige ‘luchtmachten’ naast de RAF, druiste evenwel in tegen de heersende ideeën binnen het *Air Ministry*, dat juist streefde naar zo weinig mogelijk autonomie voor de contingenten en mikte op hun integrale opname in de RAFVR. Zij kwamen dan zowel administratief als operationeel onder Brits bevel te staan, waardoor het risico werd uitgebannen dat de buitenlandse contingenten als nationale, zelfstandige luchtmachten naast de RAF gingen opereren én dat de regeringen in ballingschap de juridische zeggenschap over hun eigen personeel zouden behouden. Het *Air Ministry* was bang dat wanneer de buitenlandse regeringen te veel verantwoordelijkheid zouden houden, zij eventuele interne spanningen niet afdoende of juist veel te hard de kop in zouden drukken. Door het *allied personnel* operationeel én administratief onder Brits bevel te plaatsen, kon het *Air Ministry* zelf eventuele interne tegenstellingen oplossen. In de beginfase van de oorlog was er aan Britse kant nog vrees voor interne strubbelingen bij vooral het Tsjecho-Slowaakse, Franse en Belgische contingent. Onder de Tsjecho-Slowaakse militairen bestonden grote politieke, nationalistische en zelfs religieuze spanningen. In het Franse contingent was er onenigheid onder het grondpersoneel omdat die van de Franse marine aanzienlijk beter betaald kregen dan hun collega’s van de Franse luchtmacht. Verder was er sprake van een scheiding tussen royalis-



De identiteitspas van een Nederlandse RAF-militair.

ten en republikeinen, waarbij de laatste groep ook nog eens tussen pro- en anti-Gaullisten was verdeeld. Bij het Belgische personeel bestonden wrijvingen tussen het Waalse en Vlaamse deel van het contingent. Het *Air Ministry* overwoog zelfs om de Waalse militairen naar de Vrije Franse strijdkrachten over te hevelen.²⁴ Het was in dit opzicht niet zo vreemd dat in de zomer van 1940 eveneens voorzichtig bij de Nederlandse regering werd geïnformeerd of de geruchten klopten dat er in haar contingent sprake was van moeilijkheden, omdat een aantal militairen van de ML ontevreden zou zijn over zijn detachering bij de MLD en de inzet in *Coastal Command*.²⁵

Hoewel de regeringen in ballingschap direct accepteerden dat de operationele inzet van het buitenlandse luchtvaartpersoneel aan de RAF moest worden overgelaten, legden zij zich er niet zo maar bij neer dat ook de administratieve aansturing in Britse handen kwam. Zij stelden tijdens de onderhandelingen over de militaire overeenkomsten daarom alles in het werk om een zo voordelig mogelijke regeling uit het vuur te slepen. Het doel daarbij was om, zoals gezegd, zo zichtbaar en zelfstandig mogelijk deel te nemen aan de luchtstrijd. Alle landen ondertekenden uiteindelijk tussen 1940 en 1942 een militair akkoord, waarvan er een aantal nog een keer werd opengebroken en herzien.²⁶ De inhoud van de overeenkomsten verschilde van land tot land. De Tsjecho-Slowaakse en Belgische militairen kwamen geheel onder de paraplu van de RAF. Van het Nederlandse contingent behield de marine de controle over haar eigen personeel, maar belandde dat van de landmacht in handen van de RAF. De Poolse, Franse en Noorse militairen bleven administratief geheel onder bevel staan van de eigen regering. Dat juist deze vier laatstgenoemde landen (enige) zeggenschap over hun personeel wisten te behouden, had verschillende oorzaken. De Poolse luchtmacht kregen een zekere mate van autonomie vanwege hun grote omvang. De administratieve zelfstandigheid van de Vrije Franse Luchtmacht kregen had vooral politieke redenen: Churchill hoopte dat op deze manier De Gaulle meer aanzien zou verwerven onder zijn landgenoten en dat de Vrije Franse Strijdkrachten daardoor zouden kunnen uitgroeien tot een strijdmacht van enige betekenis. De Noorse en de Nederlandse luchtmacht behielden het gezag over (een deel van) hun personeel, omdat zij de oorlogvoering zelf konden financieren en in Groot-Brittannië met een volledige regering waren vertegenwoordigd.²⁷ Het personeel dat onder administratief bevel van de uitgeweken regeringen kwam te staan, bleef het nationale of een sterk aangepast Brits uniform dragen met veelal de eigen rangonderscheidingstekens. De regeringen in ballingschap konden dit personeel ook zelfstandig overplaatsen, bevorderen en er het eigen tuchtrecht op toepassen.²⁸ De buitenlandse militairen die deel gingen uitmaken van de RAFVR, gingen het reguliere Britse luchtmachtuniform dragen, waardoor hun nationaliteit alleen herkenbaar was aan de schouderbadge met landennaam op de mouw van de uniformjas. Hun bevordering en allerhande andere personeelszaken vielen onder de verantwoordelijkheid van de Britse autoriteiten, en tuchtrechtelijk vielen zij onder de *Air Force Law* van de RAF.

Aansluiting bij de RAF

Door de eind juni 1940 dramatisch veranderde militaire situatie en doordat *Fighter Command*, onder meer door de forse verliezen die waren geleden tijdens de Duitse opmars op het continent, met een groot tekort aan gevechtssklare vliegers kampte, werd al snel ook de blik op de overgekomen buitenlandse oorlogsvliegers gericht. Reeds op 4 juni, de laatste dag van operatie *Dynamo* (de evacuatie van Brits personeel uit Duinkerken), vestigde een intern RAF-rapport de

aandacht op een Pools aanbod om zo'n zeventig jachtvliegers 'over te nemen' en in te delen in Britse squadrons. "I think it would be very foolish not to accept this offer", eindigde de schrijver het memo.²⁹ Niet iedereen binnen de Britse luchtmacht was hier op dat moment echter al van overtuigd. Vooral binnen *Fighter Command* koesterde een aantal leidinggevende officieren, onder wie de commandant, *air chief marshal* Hugh Dowding, ernstige twijfels over hun kwaliteiten. Ook vreesde hij dat de van het Europese vasteland afkomstige jachtvliegers vanwege het snelle verlies van hun vaderland gedemoraliseerd waren.³⁰ Churchill veegde het door Dowding geuite voorbehoud begin juli 1940 echter van tafel. Hij liet er geen twijfel over bestaan dat het buitenlandse luchtvaartpersoneel zo snel mogelijk in de RAF moest worden opgenomen.³¹ Het *Air Ministry* zette daarop de raderen in werking om de assimilatie mogelijk te maken. Het eerst in aanmerking kwamen gevechtsvliegers met een ruime mate aan vlieg- en gevechtservaring én die zich konden redden in het Engels. Zij moesten uiteraard eerst volledig bekend worden gemaakt met de Britse werkwijze en het leren vliegen op voor hen vaak onbekende vliegtuigtypen. Dit gebeurde, onder meer op de vliegvelden van Carlisle en Old Sarum, tijdens een zogenoemde *grading course*.³² Hoewel zij bij hun eigen luchtmachten veelal met minder snelle en weinig geavanceerde toestellen hadden geopereerd, doorliepen de meeste buitenlandse jachtvliegers deze cursus zonder problemen.³³ Alleen het gebruik van de boordradio, het intrekbare landingsgestel en het aflezen van het instrumentarium (door het imperiale stelsel van maten) vereiste soms enige aanpassing. Verder moesten zij eraan wennen dat in de cockpit veel hendels en knopjes precies andersom werkten dan zij van huis uit gewend waren.³⁴ "We had to reverse all our reflexes", aldus de Poolse jachtvlieger Jan Zumbach.³⁵ Na te zijn gewend aan de Britse omstandigheden, verhuisden zij naar een *operational training unit* (OTU) voor hun gevechtstraining. Wanneer ook deze fase was voltooid, volgde plaatsing bij een gevechtseenheid van *Fighter Command*. Op 31 augustus 1940 dienden inmiddels 56 buitenlandse jachtvliegers – voornamelijk Polen, Tsjechen, Belgen en Fransen – bij squadrons van dit commando.³⁶ Hun detachering geschiedde op individuele basis of in kleine groepjes.

Een nog veel groter percentage van de buitenlandse oorlogsvliegers kwam niet in Britse, maar in weldra opgerichte nationale eenheden terecht. Hiermee ging een vurige wens van deze regeringen in ballingschap in vervulling, omdat het de 'zichtbaarheid' van hun deelname aan de oorlog aanzienlijk vergrootte. Als eerste vond op 1 juni 1940 in *Coastal Command* de oprichting van het Nederlandse 320 Squadron plaats. Een maand later kreeg ook *Fighter Command* de beschikking over de eerste buitenlandse eenheden. Op 10 juli werd het Tsjecho-Slowaakse 310 Squadron in het leven geroepen. Tweede dagen daarna volgde de oprichting van het Poolse 302 Squadron. Voor het einde van de zomer kwamen daar nog een Tsjecho-Slowaaks en Pools eskader bij, respectievelijk het 312 en het 303 Squadron. In tegenstelling tot het 320 Squadron kwamen de buitenlandse eenheden die de Britse luchtverdediging gingen versterken voorlopig niet in actie. Dit was vooral te wijten aan de zeer beperkte Engelse taalvaardigheid van de meeste Poolse en Tsjechische vliegers. Het Britse luchtverdedigingssysteem was grotendeels gebaseerd op het via de radio aansturen van eenheden door grondstations. Gevreesd werd dat, wanneer de buitenlandse jachtvliegers de radioberichten niet goed zouden interpreteren en niet met de grondstations konden communiceren, dit de Britse luchtverdediging in de war zou sturen. Het duurde daardoor tot het eind van de zomer van 1940 voordat de vier buitenlandse jachteenheden daadwerkelijk in actie kwamen.³⁷ Polen leverde uiteindelijk, met 145 jachtvliegers, de grootste inbreng in *Fighter Command* tijdens de Slag om Engeland, die officieel liep van juli tot oktober



Het in juni 1940 opgerichte 320 Squadron was de eerste buitenlandse eenheid in de RAF en opereerde aanvankelijk met uit Nederland meegenomen Fokker T-VIIIW-watervliegtuigen vanaf Pembroke Dock in Wales.

1940, gevolgd door Tsjecho-Slowakije (87), België (29) en Frankrijk (13). Er waren in deze periode nog geen Noorse en Nederlandse jachtvliegers actief.³⁸

De buitenlandse jachtvliegers bleken meer dan hun mannetje te staan. De eerste luchtoverwinning werd al behaald op 19 juli door de Poolse *flying officer* Antoni Ostowicz van het 145 Squadron.³⁹ Vanaf dat moment werden de zeges aan elkaar geregen. De meest succesvolle luchtaas tijdens *the Battle* was zelfs een Tsjecho-Slowaakse vlieger: *sergeant* Josef František van het 303 Squadron. Het gelukte hem in september 1940 in korte tijd zeventien luchtzeges te boeken. Hij zou echter niet lang van zijn faam kunnen genieten. Op 8 oktober 1940 kwam hij om het leven bij een vliegongeval. Van de vier nieuw opgezette eenheden in *Fighter Command* maakte vooral het Poolse 303 Squadron binnen korte tijd furore. Het groeide vanaf eind augustus 1940, toen het operationeel werd verklaard, weldra uit tot een van de hoogst scorende eenheden, waarbij in slechts zes weken tijd 126 overwinningen konden worden opgetekend, terwijl de verliezen die van Britse squadrons niet overstegen. Dat vooral de Poolse jachtvliegers van deze eenheid zo goed presteerden was niet verrassend. Zij vormden de *cream of the crop* van het grote Poolse contingent die als eersten waren uitverkoren om over te stappen naar de RAF. Hierdoor waren zij over het algemeen beter getraind dan de meeste van hun landgenoten én hun Britse collega's. Bijna allemaal hadden zij de luchtmachtacademie van Dëblin en de jachtvliegschool te Ulez doorlopen. Daardoor liepen deze jachtvliegers al geruime tijd in uniform rond en hadden zij ook al de nodige vliegreuen achter hun naam staan. Tevens hadden zij in veel gevallen reeds boven eigen land en boven Frankrijk de degens met de *Luftwaffe* gekruist. Tekenend was in dit opzicht



Tsjecho-Slowaakse jachtvliegers van het 310 Squadron wachten begin september 1940 samen met hun twee Britse *flight commanders* te Duxford op de volgende alarmmelding.

dat zij allesbehalve gelukkig waren met de wijze waarop de gevechtsverbanden van de RAF in de lucht waren samengesteld. Die bestonden in de zomer van 1940 bij veel squadrons uit een leider en twee volgvliegers. Het grote nadeel hiervan was dat beide volgvliegers zich vooral moesten concentreren op het in formatie blijven met hun leider en daardoor veel minder de tijd hadden om het luchtruim rondom hen in de gaten te houden. Veel Poolse vliegers beschouwden deze manier van opereren als uiterst risicovol en gaven veel meer de voorkeur aan een lossere, meer individualistische wijze van opereren. Wanneer zij op een onbewaakt moment de gelegenheid kregen, gaven zij hieraan gevolg. Zij kregen mede hierdoor al snel de naam arrogant, ongedisciplineerd en koppig te zijn.⁴⁰ Wat verder nog aan de successen van het 303 Squadron bijdroeg, was dat de eenheid over ruim dertig vliegers beschikte, een veel groter aantal dan gemiddeld. Hierdoor hadden de Poolse vliegers tussen de operaties door meer gelegenheid om te recuperen dan hun collega's in Britse eenheden.⁴¹ Ten slotte speelde nog mee dat de Poolse vliegers tot op het bot gemotiveerd waren. Na het verlies van hun vaderland, toen zij zich met verouderd materieel tegen een numerieke en technisch superieure overmacht hadden moeten verweren, konden zij de *Luftwaffe* nu met gelijke wapens en deel uitmakend van een goed georganiseerde luchtmacht tegemoet treden. Gecombineerd met een agressieve manier van optreden zorgde dit voor grote successen. Hiervan was onder meer de vliegveldcommandant van Northolt, *group captain* Stanley Vincent, persoonlijk getuige. Wanneer zij zich in het gevecht mengden was het luchtruim volgens hem binnen de kortste keren gevuld met “brandende vliegtuigen, parachutes en brokstukken”.⁴²

Vanwege de goede naam die de in *Fighter Command* gedetacheerde buitenlandse jachtvliegers tijdens de Slag om Engeland hadden gevestigd, verdwenen na de zomer van 1940 alle twijfels over hun kwaliteiten en betrouwbaarheid als sneeuw voor de zon en bestond niet langer weerstand tegen hun integratie in de RAF. Vanaf dat moment verliep de opname van buitenlands personeel in de Britse gelederen dan ook tamelijk gesmeerd.⁴³ Eind 1940 telde de RAF inmiddels acht nationale squadrons met personeel uit Polen, Tsjecho-Slowakije en Nederland. Zij waren actief in alle drie de operationele commando's: *Fighter*, *Bomber* en *Coastal Command*. Vanaf 1941 kregen ook Noorwegen, België en Frankrijk de beschikking over één of meer eigen eenheden. De oprichting van de buitenlandse eenheden verliep in een relatief laag tempo omdat het *Air Ministry* eiste dat niet alleen het vliegende, maar ook het grondpersoneel van buitenlandse nationaliteit moest zijn. Deze voorwaarde speelde onder meer de Vrije Franse Luchtstrijdkrachten parten. "The development of the French Air Force is being completely held up for the lack of ground personnel", liet Edward Spears, het hoofd van de Britse militaire missie bij de Vrije Franse Strijdkrachten in januari 1941 aan De Gaulle weten.⁴⁴ Het duurde dan ook tot november 1941 voordat het eerste Franse RAF-squadron in Groot-Brittannië kon worden opgericht. In de tweede helft van de oorlog, toen de expansie van de RAF een hoge vlucht nam, stakte de oprichting van nieuwe nationale eenheden. Dit kwam vooral door een chronisch tekort aan nieuw personeel en doordat de verliezen vaak niet gering waren. Uiteindelijk telde de RAF aan het eind van de oorlog 45 squadrons met militairen uit de zes bezette Europese landen: zo'n 10% van het totale aantal frontlijneenheden van de RAF. Hiervan was twee derde uitgerust met jachtvliegtuigen, waarvoor veel minder personeel benodigd was dan voor bommenwerpersquadrons.

De administratieve samenwerking met de contingents verliep vanaf de zomer van 1940 eveneens tamelijk vlot. Tot dan toe viel de aansturing onder het *Directorate of Intelligence*. Dit orgaan hield zich van huis uit bezig met inlichtingenvergaring. Het had de buitenlandse contingents 'er bij gekregen', omdat het *Air Ministry* de inkapseling van de buitenlandse oorlogsvliegers in de RAF vooraleerst als een veiligheidskwestie beschouwde. In juli 1940 werd echter het *Directorate of Allied Air Co-operation* (DAAC) ingesteld, dat zich uitsluitend ging toeleggen op de plaatsing, financiering, uitrusting, training en aansturing van de buitenlandse contingents. Het stond aanvankelijk onder bevel van *air commodore* Charles Medhurst.⁴⁵ Dit directoraat, sinds begin 1941 aangeduid als *Directorate of Allied Air Co-operation and Foreign Liaison* (DAFL), bleef tot het einde van de Tweede Wereldoorlog functioneren en beschikte over verschillende afdelingen die de contacten met de diverse landen onderhielden. Grotere contingents, zoals Polen, hadden bij de DAFL een eigen liaisonofficier gedetacheerd, waardoor op nog directere basis kon worden gecommuniceerd. Vanaf de zomer van 1942 stond het directoraat onder bevel van *air commodore* Frank Beaumont, die voor de oorlog de Britse luchtvaartattaché in Praag was geweest en daarvoor goed op zijn plaats was bij het DAFL.⁴⁶

De nationale squadrons – die allemaal een nummer kregen tussen 300 en 350 – waren op dezelfde leest geschoeid als de reguliere Britse eenheden en op het eerste gezicht verschilden zij dan ook weinig van elkaar. De buitenlandse eskaders in *Fighter Command* bijvoorbeeld, opereerden in de eerste oorlogshelft vooral met Hurricanes en Spitfires en die in *Bomber* en *Coastal Command* vooral met Wellingtons. Alleen het Nederlandse 320 Squadron en het Noorse 330 Squadron vlogen enige tijd met afwijkend materieel, respectievelijk Fokker T-VIIIW's (in 1940) en Northrop N-3PB's (tussen 1941 en 1943). De Fokkers waren meegenomen uit Nederland, terwijl de Northrops al in bestelling waren, maar nog niet waren afgeleverd toen Noorwegen in het voorjaar van 1940 werd binnengevalen. Deze toestellen werden vervolgens in Canada en IJsland overgedragen.⁴⁷ Alle toestellen waren

standaard voorzien van Britse camouflagekleuren en herkenningstekens. Om toch nog enigszins de afkomst te benadrukken, mochten zij wel worden voorzien van nationale symbolen. Zo waren Poolse toestellen steevast uitgedost met een roodwit geblokt schaakbordpatroon, prijkte op de Nederlandse vliegtuigen een oranje driehoek en waren vliegtuigen van de Vrije Franse Luchtmacht beschilderd met een Kruis van Lotharingen.⁴⁸ In veel nationale squadrons had ook de *nose art* van de vliegtuigen een nationaal tintje.⁴⁹

Net als in Britse squadrons voerde een squadroncommandant het bevel over de eenheid. Hij kreeg daarbij assistentie van twee vluchtcommandanten, die elk de scepter zwaaiden over een *flight* van (meestal) acht toestellen en een hoeveelheid grond- en vliegend personeel.⁵⁰ Het enige grote verschil met de Britse RAF-eenheden was dat de functies van squadroncommandant en *flight commander* in de meeste nationale eenheden tot begin 1941 (en soms nog langer) dubbel waren bezet door een Britse en een buitenlandse officier en dat in de eerste oorlogsperiode tevens een liaisonofficier aan de eenheid was toegevoegd. Op deze manier konden de buitenlandse squadrons gemakkelijker in de RAF-organisatie worden geïntegreerd en kon het *Air Ministry* een vinger aan de pols houden. Echt succesvol was dit echter niet, omdat het hebben van ‘twee kapiteins op één schip’ vaak aanleiding gaf tot frustratie, wrijving en rancune. Veel hing daarom af van het karakter van de Britse officier: lag hij ‘niet lekker’ dan kon de dubbelbezetting voor veel ruis en vervelende situaties zorgen die de sfeer en het moreel onder druk zetten.⁵¹



Veel buitenlandse eenheden voorzagen hun toestellen van nationale symbolen. Bij het 320 Squadron waren de Hudsons voorzien van een oranje driehoek en in veel gevallen een plaatsnaam.

Hoewel de RAF-leiding ernaar streefde buitenlands personeel zo veel mogelijk in de nationale eenheden onder te brengen, lukte dit in de praktijk lang niet altijd. Er werd – net als bij personeel uit het Gemenebest – niet voor teruggedeinsd hen in Britse squadrons in te delen wanneer daarvoor een operationele noodzaak bestond. Er waren daarnaast ook nog al wat buitenlandse oorlogsvliegers die er *zelf* de voorkeur aan gaven in een reguliere eenheid te dienen. De Nederlandse jachtvlieger Robbert van Zinnicq Bergmann bijvoorbeeld, kwam door een bezoek aan het 322 Squadron tot de overtuiging dat hij beter paste in een reguliere RAF-eenheid. “Ik voelde mij er [bij het 322 Squadron EvL] niet thuis. (...) De stemming (...) lag mij niet”, zo verklaarde Van Zinnicq Bergmann kort na de oorlog. De Nederlander kwam daardoor na de voltooiing van zijn opleiding in het met Typhoon-jachtbommenwerpers vliegende 181 Squadron van de 2ND TAF terecht.⁵² Soms was er ook geen andere mogelijkheid. Belgisch personeel dat was opgeleid om te opereren met meermotorige toestellen, kon bijvoorbeeld alleen in reguliere eenheden terecht, omdat beide eigen squadrons met éénmotorige Spitfires waren uitgerust. Mede hierdoor diende aan het eind van de oorlog alleen al bij het met tweemotorige Mitchells uitgeruste 320 Squadron 23 man Belgisch personeel.⁵³ Omgekeerd konden Nederlandse jachtvliegers tot medio 1943 nergens anders terecht dan in reguliere RAF-eenheden. Het gevolg van dit alles was dat gedurende de hele oorlog aanzienlijke aantallen buitenlandse oorlogsvliegers waren ingedeeld in Britse squadrons. In *Fighter Command* waren in sommige eenheden zelfs hele *flights* bemand met jachtvliegers afkomstig van het Europese vasteland. Onder meer het 68 Squadron (met Tsjecho-Slowaken), het 167 Squadron (met Nederlanders), het 615 Squadron (met Vrije Fransen) en het 131 en 609 Squadron (met Belgen) telden voor kortere of langere tijd grote aantallen buitenlanders.⁵⁴ Soms was dit een eerste stap naar de omvorming van de eenheid naar een nationaal squadron. Lang niet altijd vond dit echter ook daadwerkelijk plaats, waardoor de eenheid weliswaar een forse buitenlandse vertegenwoordiging kende, maar voor de rest gewoon de hele oorlog ‘Brits’ bleef.

De meeste buitenlandse oorlogsvliegers hadden het doorgaans goed naar hun zin in de reguliere Britse eenheden. “English camaraderie is so pleasant and sincere, I am afraid I may not find it like where they send me”, noteerde de bij het 615 Squadron ingedeelde Franse jachtvlieger René Mouchotte in zijn dagboek.⁵⁵ Ook andersom beschouwden veel Angelsaksische oorlogsvliegers hun collega’s van het Europese vasteland als prettig gezelschap. Hun detachering in Britse eenheden stuitte ondanks culturele, politieke en sociale verschillen en (vaak) de taalbarrière, nauwelijks op problemen. Dit kwam vooral doordat er binnen de Britse squadrons door de oorlogsomstandigheden doorgaans een sfeer van tolerantie en *laissez faire* heerste. Er was sprake van een grote lotsverbondenheid in verband met de risico’s die aan de oorlogsvliegerij waren verbonden.⁵⁶ “Socially everybody mixed in”, aldus een Britse jachtvlieger.⁵⁷ Dit gold ook voor de Nederlandse oorlogsvlieger Harry Guyt, die, ondanks zijn voor RAF-begrippen wat hogere leeftijd, volledig was geaccepteerd door zijn collega’s van het 608 Squadron. “He could have been an Englishman!” vond zijn Britse collega Colin Bell. “It is fair to say he was a much respected member of 608 Squadron. I remember him as a kindly [sic.] man and a true professional. (...) Harry had no difficulty with the language and had a wicked sense of humor. Next to that he was an enthusiastic pilot and gave of his best. We were all pleased to have him on the Squadron. He was ‘one of us’.”⁵⁸ Dit wil overigens niet zeggen dat *alle* buitenlandse oorlogsvliegers zonder problemen in de Britse squadrons werden opgenomen. De Belgische jachtvlieger Rudolphe de Hemricourt de Grunne was bijvoorbeeld niet bepaald populair bij zijn collega’s van het 32 Squadron, omdat hij nogal

arrogant kon overkomen en behoorlijk opschepte over zijn deelname aan de Spaanse burgeroorlog in dienst van de nationalistens.⁵⁹

Door hun prominente rol tijdens de Slag om Engeland waren de buitenlandse oorlogsvliegers ook al snel bijzonder populair bij de Britse bevolking. Vooral Poolse jachtvliegers genoten vanaf de nazomer van 1940 een haast onmetelijke faam. “Wherever airmen gather, conversation is likely to shift around to some new exploits of a Polish flyer (...) The Poles not only are appreciated; they are pretty close to being adored”, schreef *New York Times*-correspondent Robert Post in juni 1941.⁶⁰ Tal van artikelen over met name het 303 Squadron verschenen tijdens en na de zomer van 1940 in kranten en tijdschriften. Vanaf 1941 gingen ook diverse films over buitenlandse oorlogsvliegers in première, waaronder *Dangerous Moonlight* over een Poolse concertpianist die zich kort voor de Duitse inval aansluit bij de Poolse luchtmacht, in Groot-Brittannië verzeild raakt en vervolgens deelneemt aan de Slag om Engeland. De film trok in 1941 volle zalen in de Britse bioscopen. Een van de gevolgen van de vermaardheid van de buitenlandse oorlogsvliegers was dat voortaan iedereen met hen gezien en geassocieerd wilde worden. Diverse bekende filmsterren en artiesten ‘adopteerden’ vanaf 1941 een buitenlands squadron. Zo ontfermde *celebrity* Jean Smith-Bingham zich over het 303 Squadron en adopteerde de Russisch-Franse ex-ballerina Ida Rubinstein het Franse 341 Squadron.⁶¹ Een andere prominente ster, de Amerikaanse filmactrice Virginia Cherrill, wilde begin 1941 het 320 Squadron onder haar vleugels nemen. “Zij stelt zich voor, om officieren die in Londen vertoeven als gast in haar huis te Richmond te ontvangen, en verder zooveel mogelijk bij te dragen tot veraangenaming van het verlof”, was in de bekendmaking van het marinesquadron te lezen.⁶² Kennelijk bestond er niet al te veel animo onder de Nederlandse officieren om te verpozen bij de *Countess of Jersey* – zij was getrouwd met een Engelse graaf – want weldra wierp zij zich op als ‘moeder’ van het Poolse 315 Squadron. De adoptie van de buitenlandse oorlogseenheden was overigens een typisch modeverschijnsel. Nadat de ‘nieuwigheid’ eraf was, verdween deze vorm van engagement naar de achtergrond.



De buitenlandse RAF-eenheden genoten vooral na de Slag om Engeland grote populariteit. De Amerikaanse filmactrice Virginia Cherrill deed daarom begin 1941 een poging het 320 Squadron te ‘adopter’.

Terwijl operationele gevechtsvliegers na aankomst in Groot-Brittannië dus al snel hun weg in de RAF vonden, lag het moeilijker met het buitenlandse personeel dat op het moment van aankomst de vliegtraining nog niet had voltooid. Dit was een aanzienlijke groep, want de buitenlandse detachementen bestonden uit verhoudingsgewijs veel leerling-vliegers. De meeste vliegdiensten hadden namelijk direct na het uitbreken van de eerste gevechten hun vliegscholen naar het achterland gestuurd (als ze zich daar al niet bevonden), waardoor deze uiteindelijk gemakkelijker naar Groot-Brittannië konden ontkomen. Dit gold onder meer voor de vliegscholen van de Nederlandse en Belgische legervliegdiensten, die na de Duitse invasie in respectievelijk Frankrijk en Marokko verzeild raakten en vervolgens zonder al te grote problemen naar Groot-Brittannië konden doorreizen. Verder was van de Franse luchtmacht medio juni 1940 een in Bretagne gevestigde vliegschool met meer dan honderd leerling-vliegers in een vissersboot het Kanaal overgestoken.⁶³ Ook onder het Poolse en Tsjecho-Slowaakse personeel bevonden zich relatief veel leerling-vliegers. Deze buitenlandse trainees moesten uiteraard eerst hun opleiding afronden alvorens zij voor gevechtsoperaties konden worden ingezet. De vliegscholen van de RAF draaiden in de zomer van 1940 echter op volle toeren en konden onmogelijk grote aantallen buitenlandse leerling-vliegers opnemen. Door een gebrek aan geschikte vliegvelden en materieel was het bovendien onuitvoerbaar voor ieder land aparte, nationale trainingscentra op te zetten. Daar kwam nog bij dat een dergelijk beleid niet strookte met de Britse ideeën om de buitenlandse militairen zoveel mogelijk in de RAF op te nemen.⁶⁴ Er werd daarom naar verschillende oplossingen gezocht om de buitenlandse aspirant-vliegers zo snel mogelijk gevechtsklaar te krijgen. Van de relatief grote Poolse en Tsjecho-Slowaakse contingenten verkasten, zoals hiervoor al geschetst, in eerste instantie alleen het meest gevorderde en Engelssprekende personeel naar een van de RAF-vliegscholen. De rest moest voorlopig geduldig afwachten in een personeelsdepot totdat een opleidingsplaats beschikbaar kwam. De uit België en Frankrijk overgekomen leerling-vliegers belandden tussen oktober 1940 en mei 1941 in een tijdelijke vliegschool, de zogenoemde *Franco-Belgian Flying Training School* te Odiham, terwijl de overgekomen Nederlandse leerling-vliegers naar Nederlands-Indië doorreisden om daar hun training voort te zetten. Pas de laatste fase van hun opleiding doorliepen zij in 1941 en 1942 bij de RAF.⁶⁵ De Noorse militairen verhuisden naar Canada, waar in november 1940 bij Toronto een eigen trainingscentrum met de toepasselijke naam *Little Norway* de poorten opende.⁶⁶ Het hier opgeleide personeel stroomde vanaf het voorjaar van 1941 de operationele gelederen van de RAF binnen.⁶⁷

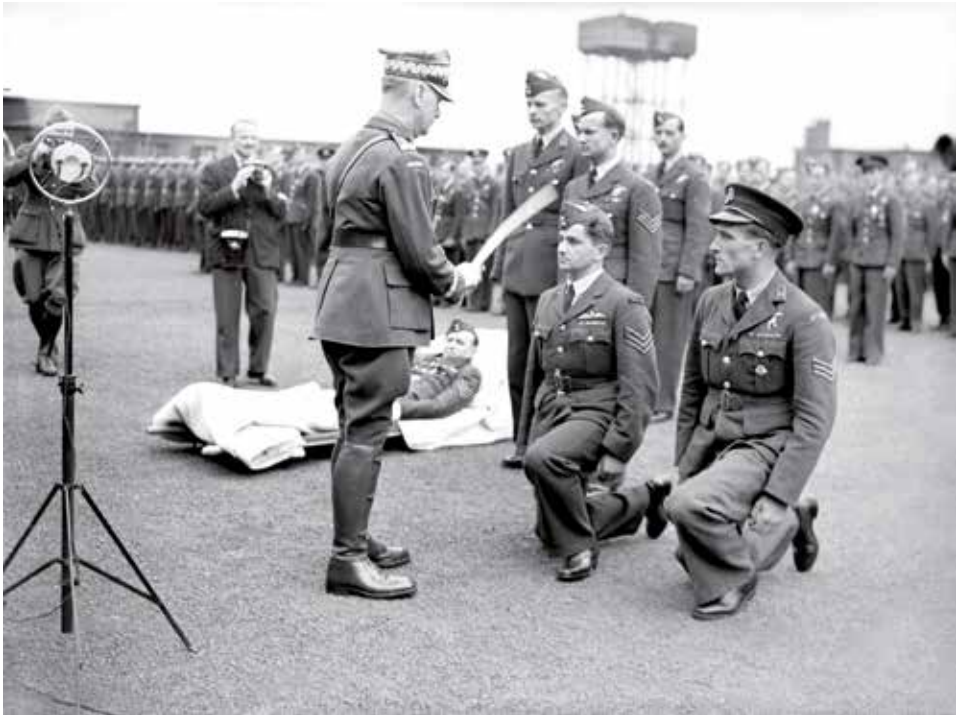
Bijna alle buitenlandse militairen zetten in 1940 voor de eerste keer voet aan wal in Groot-Brittannië. Zij waren totaal onbekend met de Britse gebruiken en gewoontes. Dit gold vooral voor het Poolse en Tsjecho-Slowaakse personeel. “We hardly knew anything about England and the English people”, aldus een Poolse militair in zijn memoires.⁶⁸ Een groot aantal militairen sprak – het is hiervoor al gememoreerd – bovendien weinig tot geen Engels. Dit was vanzelfsprekend een complicerende factor voor hun integratie in de RAF. Het *Air Ministry* hield namelijk vast aan het standpunt dat de van het continent afkomstige militairen in ieder geval de rudimentaire beginselen van deze taal moesten beheersen, alvorens zij operationeel konden worden ingezet. Veel oorlogsvliegers uit bezet gebied kwamen daarom, vaak tot hun frustratie, eerst in de schoolbanken terecht om zich het Engels én het in de RAF gebruikte jargon eigen te maken. Pas daarna konden zij naar een operationele eenheid worden overgeplaatst.⁶⁹ Het bijspijkeren van de taalvaardigheid was een taak van de op de vliegvelden gestationeerde *education officers*, die daarbij in sommige gevallen ondersteuning kregen van de *British Council*, een in 1934 in het leven geroepen cultureel

instituut ter promotie van Groot-Brittannië.⁷⁰ Buitenlandse militairen leerden tevens het nodige Engels in de dagelijkse omgang met de Britse bevolking, door zelfonderricht en door de deelname aan studiegroepen die na werktijd op de vliegvelden en kampementen van de RAF werden georganiseerd.⁷¹ Hoewel na 1940 – toen de buitenlandse contingents zich inmiddels enige maanden in Groot-Brittannië bevonden en redelijk waren gesetteld – de grootste moeilijkheden achter de rug waren, bleef het punt van de taalvaardigheid de hele oorlog actueel.

Voorals tijdens de opleidingen openbaarden zich telkens weer problemen, onder meer door dat leerlingen zich de leerstof niet of onvoldoende eigen konden maken. Daarnaast manifesteerde een matige beheersing van het Engels zich ook in de operationele gelederen geregeld als een handicap.⁷² In de lucht bleef een goede taalbeheersing namelijk noodzakelijk, ook als de oorlogsvlieger bij een nationale eenheid was ingedeeld. Bij veel gevechtsoperaties was immers sprake van nauwe samenwerking met andere eenheden, waarbij veelvuldig via de radio werd gecommuniceerd. Buitenlandse oorlogsvliegers konden door het geronk van de motor, de krakende radioverbindingen, de diverse dialecten en accenten, alsook het soms opgewonden geschreeuw, af en toe nauwelijks opmaken wat er werd gezegd. Dit kon ingrijpende consequenties hebben. Zo begreep een Nederlandse waarnemer van het 320 Squadron, die begin oktober 1943 als aanvalsleider van een formatie bommenwerpers van meerdere squadrons optrad, het over de radio opgegeven coördinaat niet goed, waardoor de formatie vervolgens het verkeerde doel bombardeerde.⁷³ Oorlogsvliegers konden er ook zelf door in gevaarlijke situaties raken. Zo werd de Franse jachtvlieger André Jubelin van het 118 Squadron begin 1942 bijna neergeschoten omdat hij zich te veel concentreerde op wat er gezegd werd over de radio: “Yesterday, while I was concentrating on trying to understand something, I was very nearly brought down by a Boche who came from I don’t know where. I saw nothing of him but a magnificent tracer fifteen yards from my nose. I intend in future to switch off my radio and go into battle in silence. I shall thus recover, undisturbed, my capacity for attending to external events. But, in that case, how am I to know what the orders are?”, schreef Jubelin in zijn dagboek.⁷⁴ Andersom gebeurde het ook meer dan eens dat buitenlandse vliegers in het heetst van de strijd automatisch overgingen op hun eigen taal.⁷⁵ Een beperkte beheersing van het Engels kon, kortom, nadelige gevolgen hebben op het operationele vlak en soms zelfs tot levensbedreigende situaties leiden. Bij hun functioneren vormde het daardoor af en toe een belangrijke handicap.

Zes contingents

De zes contingents verschilden onderling aanzienlijk in grootte, samenstelling en organisatie, maar waren stuk voor stuk op het gebied van onderhoud, logistiek, materieel en training in hoge mate afhankelijk van Britse steun. Zij waren daardoor tijdens de oorlogsjaren nooit ook maar enigszins zelfvoorzienend. Dit gold zelfs voor het Poolse contingent, waarvan de eind 1939 en begin 1940 gearriveerde militairen, zoals we hebben gezien, in eerste instantie nog integraal deel gingen uitmaken van de RAFVR. Door de sterk veranderde omstandigheden was het in juni 1940 opgedrongen akkoord echter spoedig achterhaald. De komst van grote aantallen Polen uit Frankrijk resulteerde erin dat het contingent binnen korte tijd enorm uitdijde, waardoor het aan het eind van de zomer was gegroeid tot ongeveer 8.500 militairen. In augustus 1940 werd daarom een herziene militaire verbintenis gesloten. Het personeel kwam nu wél administratief onder nationaal bevel te staan en hoefde niet langer de eed van trouw aan de Britse koning af te



De Poolse opperbevelhebber, generaal Władysław Sikorski, bevordert in juni 1941 op het vliegveld Swinderby enkele sergeants van de Poolse luchtmacht tot officier. Na het afsluiten van een nieuwe militaire verbintenis in augustus 1940 genoten de Poolse luchtmachtstrijdkrachten een grote administratieve zelfstandigheid.

leggen. Ter aansturing kwam een inspectoraat tot stand, waarover *brigadier general* Stanisław Ujejski de scepter ging zwaaien. Ook de eerdergenoemde rangenkwestie werd opgelost. Vanaf het voorjaar van 1941 kregen alle luchtmachtmilitairen een 'permanent war rank' die een 'streep' minder was dan hun voormalige Poolse rang.⁷⁶

Uit het overgekomen Poolse personeel werden, vooral in 1940 en 1941, diverse squadrons samengesteld. Naast de al genoemde oprichting van het 302 en het 303 Squadron, kwamen in juli 1940 het 300 en het 301 Squadron tot stand. Dit waren twee bommenwerpereenheden waarvoor eind 1939 de meer dan tweeduizend militairen uit Frankrijk naar Groot-Brittannië waren overgekomen. Aanvankelijk kregen deze beide squadrons, die deel gingen uitmaken van *Bomber Command*, nog de beschikking over sterk verouderde Battles, maar al snel kwamen hiervoor de veel betere tweemotorige Wellington-bommenwerpers in de plaats. Het bleef echter niet alleen bij de oprichting van deze vier eenheden. In de volgende maanden kwamen nog zes met Polen bemande jachteskaders tot stand.⁷⁷ Zij gingen bijna allemaal met Spitfires vliegen en opereerden vanaf medio 1941 gezamenlijk in drie Poolse *fighter wings*.⁷⁸ Twee daarvan gingen in de loop van 1944 als 131 (*Polish*) *Wing* en 133 (*Polish*) *Wing* de landingen in Normandië en de opmars door West-Europa ondersteunen. Naast deze eenheden voor dagoperaties werd in augustus 1940 een squadron met nachtjagers opgericht (het 307 Squadron) dat in eerste instantie was uitgerust met Defiants, in 1941 de beschikking kreeg over Beaufighters en nog later tijdens de oorlog met



Terwijl technici van het Poolse 300 Squadron onderhoudswerkzaamheden uitvoeren scheert een Wellington laag over. Het 300 Squadron was de enige buitenlandse eenheid die de hele oorlog actief was in *Bomber Command*.

Mosquitos gingen vliegen.⁷⁹ Het aantal bommenwerpereenheden werd in de zomer van 1940 verdubbeld met de oprichting van het 304 en het 305 Squadron. Deze eenheden gingen vanaf het voorjaar van 1941 met Wellingtons deelnemen aan de RAF-bombardementsmissies naar het Europese vasteland. In totaal kwamen tijdens de oorlogsjaren veertien Poolse RAF-squadrons tot stand. Hoewel het Poolse contingent over veruit de grootste personeelsreserves beschikte, was echter spoedig een herschikking van de krachten noodzakelijk. De vier Poolse squadrons in *Bomber Command* kregen namelijk al snel te kampen met zeer zware verliezen, waardoor onvoldoende mankracht beschikbaar was om deze op de vereiste sterkte te houden. In het voorjaar van 1942 werd daarom het 304 Squadron naar *Coastal Command* overgeplaatst. Het 301 Squadron werd een jaar later deels ontbonden en deels omgevormd tot (uiteindelijk) de 1586 (*Polish*) *Special Duties Flight*, die zich ging bezighouden met wapendroppings en het parachuteren van geheim agenten. Het 305 Squadron ten slotte ging in de zomer van 1943 als tactische bommenwerpereenheid over naar de 2ND TAF. Alleen het 300 Squadron bleef hierdoor tot het einde van de oorlog deel uitmaken van *Bomber Command* en een bijdrage leveren aan het strategische luchtoffensief tegen Duitsland. Daarvoor verruilde het in 1943 zijn Wellingtons voor viermotorige Lancasters.

Gezien de grote mate van administratieve zelfstandigheid, dienden veruit de meeste Poolse militairen in de eigen nationale eenheden en maakten er relatief weinig deel uit van reguliere RAF-squadrons. Dit was een opmerkelijk verschil met verschillende andere contingents. In

tegenstelling tot de meeste andere buitenlandse contingenten ging de Poolse luchtmacht tevens beschikken over diverse andere eenheden en organisatie-elementen. Zo was een groep personeel – vooral voormalige vliegers van de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT en bommenwerperbemanningen die hun *tour of operations* hadden voltooid – vanaf begin 1941 betrokken bij het overvliegen van fabrieksnieuwe Amerikaanse vliegtuigen. Dit gebeurde vanuit Takoradi in Ghana naar Alexandrië in Egypte. Voorts opereerde in het voorjaar van 1943 een groep ervaren Poolse jachtvliegers als het *Polish Fighting Team* onder leiding van *squadron leader* Stanisław Skalski in Tunesië ter versterking van de geallieerde luchtmacht in Noord-Afrika.⁸⁰ Tevens opende vanaf de zomer van 1940 een groot personeelsdepot in Blackpool zijn deuren, dat de opvang van Pools personeel te Eastchurch en Manston overnam. Verder kreeg de Poolse luchtmacht in Groot-Brittannië ook nog de beschikking over eigen vliegscholen, zelfstandige onderhouds- en reparatiecentra, een ballonbarrage-eenheid, een stafcollege en zelfs een eigen afdeling in de *Women's Auxiliary Air Force* (WAAF). De Brits-Poolse samenwerking liep de gehele oorlog behoorlijk soepel. Dit resulteerde uiteindelijk in de ondertekening van een nieuwe verbintenis, waardoor de Poolse regering, met ingang van het voorjaar van 1944, voortaan nog meer zeggenschap over de eigen luchtmacht mocht uitoefenen, onder meer op het disciplinaire vlak. Alle militaire strafzaken dienden voortaan voor een eigen militaire rechtbank. Daarnaast kreeg de in 1943 aangetreden nieuwe inspecteur-generaal, *major general* Mateusz Izyski, de functie van bevelhebber van de Poolse luchtmacht. De staf van het inspectoraat transformeerde gelijktijdig tot een volwaardig hoofdkwartier, dat uit meer dan vijfhonderd mannen en vrouwen ging bestaan. Alleen de commandovoering over de operationele inzet van de Poolse eenheden bleef tot het einde van de oorlog in Britse handen.⁸¹ De Poolse luchtmacht, die in mei 1945 bestond uit ruim 12.300 mannen en vrouwen, was daarmee tijdens de oorlogsjaren van alle buitenlandse contingenten, zowel op papier als in de praktijk, de meest zelfstandige 'luchtmacht' onder Britse vlag.

Ook het Franse contingent verwierf al gelijk in de herfst van 1940 een tamelijk zelfstandige status binnen de RAF. Dit kwam vooral doordat Churchill aan De Gaulle toestemming had gegeven tot de vorming van een Franse luchtmacht "wholly French in character".⁸² De Vrije Franse Luchtmacht hadden aanvankelijk echter slechts een beperkte omvang. Dit kwam vooral omdat menig Fransman er vanwege anti-Britse sentimenten, zoals we hiervoor al hebben gezien, niets voor voelde zich aan te sluiten bij De Gaulles beweging. De meerderheid van de in de zomer van 1940 naar Groot-Brittannië geëvacueerde militairen keerde na enige tijd zelfs weer terug naar onbezet Frankrijk of reisde, zoals de bekende vlieger en schrijver Antoine de Saint-Exupéry, verder naar de Verenigde Staten. Andere Franse militairen gaven er de voorkeur aan direct in Britse dienst te treden.⁸³ Als gevolg hiervan bestonden de Vrije Franse Luchtmacht eind 1941 nog slechts uit zo'n negenhonderd man.⁸⁴ In eerste instantie voerden de Franse oorlogsvliegers vooral operaties uit rond de Middellandse Zee en in West-Afrika. De voornaamste doelen daarbij waren het behoud van de Franse koloniale bezittingen die de kant van de Vrije Fransen hadden gekozen en het heroveren van de Franse gebieden die hun steun hadden uitgesproken aan de Vichy-regering. Hiermee hoopte De Gaulle nieuwe personeelreservoirs aan te boren. Een groot deel van het ervaren personeel embarkeerde daarom aan het eind van de zomer van 1940 op een Brits-Franse aanvalsvloot om te participeren in operatie *Menace*, de ontzetting van de haven van Dakar en het onder controle brengen van Frans Soedan (het tegenwoordige Senegal). Dit plan mislukte volledig, waardoor De Gaulle aanzienlijk gezichtsverlies leed. Gevolg van dit alles was dat de meeste uitgezonden Franse militairen voorlopig in Afrika actief bleven, terwijl in de

eerste oorlogsjaren slechts drie Franse RAF-squadrons in Groot-Brittannië werden opgericht.⁸⁵ Als eerste kwam in november 1941 het 340 Squadron tot stand, een *fighter unit* uitgerust met Spitfires. Pas ruim een jaar later werden de *Forces Aériennes Françaises Libres* in Groot-Brittannië versterkt met nog twee eenheden: het 341 Squadron dat eveneens met Spitfires ging opereren en het 342 Squadron dat met middelzware bommenwerpers van het type Boston werd uitgerust en dat zich ging bezighouden met het bestoken van tactische doelen in met name het eigen land.⁸⁶ Om politieke redenen werd in deze periode ook nog een uit Franse vrijwilligers samengesteld jacht-escader aan het Oostfront in het leven geroepen. De Gaulle hoopte daarmee op de formele erkenning van Stalin voor zijn Vrije Franse Beweging. Dit zogenoemde *Escadrille 'Normandie'* nam vanaf het voorjaar van 1943 deel aan de luchtstrijd boven het Oostfront. In 1944 besloot Stalin de naam van het inmiddels uit vier *escadrilles* bestaande Regiment 'Normandie' uit te breiden tot 'Normandie-Niemen', als blijk van erkenning van de deelname aan de gevechten bij de bevrijding van het gebied rondom de gelijknamige rivier. Tot het einde van de oorlog behaalden de vliegers in hun Yakolev (Yak)-jachtvliegtuigen 273 luchtoverwinningen en waren daarmee de meest succesvolle Franse eenheid tijdens de oorlogsjaren. Het Regiment 'Normandie-Niemen' was uiteindelijk de enige eenheid uit een bezet West-Europees land die aan geallieerde zijde aan het Oostfront meestreed. De prijs was echter hoog: van de 96 uitgezonden Franse vliegers – van wie enkelen het tot Held van de Sovjet-Unie schopten – kwam bijna de helft om het leven.⁸⁷



De leider van de Vrije Franse Strijdkrachten, generaal Charles de Gaulle, onderhoudt zich tijdens een inspectie in 1941 met enkele van zijn bij de RAF gedetacheerde jachtvliegers.

Hoewel al na de landingen in Madagaskar in mei 1942 en de verovering van Syrië en Libanon in juni en juli van hetzelfde jaar, de Vrije Franse-gelederen enigszins konden worden aangevuld met verse krachten, volgde pas een jaar later, vanaf 1943, een aanzienlijke versterking. Na de Brits-Amerikaanse landingen in Noord-Afrika legden de Vichy-strijdkrachten in Marokko en Algerije spoedig de wapens neer. Dit was voor Duitsland het teken Zuid-Frankrijk te bezetten en de regering-Pétain aan de kant te schuiven. Het ontstane machtsvacuüm werd opgevuld door een nieuw orgaan in Algiers, het *Comité Français de Liberation Nationale*, dat als voorloper fungeerde van de Franse voorlopige regering. Na de afsluiting van de geallieerde campagne in Tunesië smolten de Vrije Franse Luchtstrijdkrachten en de Vichy-luchtmacht samen tot de, met hulp van de Verenigde Staten en Groot-Brittannië herbewappende, *Armée de l'Air*.⁸⁸ Een aanzienlijk deel van de nieuw gevormde strijdmacht – zo'n vierduizend man – kwam vanaf het voorjaar van 1943 in Groot-Brittannië terecht. Deze Franse militairen ontvingen deels hier en deels in Canada een opleiding of opfriscursus. Met het kersvers getrainde personeel werden vanaf het voorjaar van 1944 vier eenheden opgericht, waaronder twee squadrons met zware viermotorige Halifax-bommenwerpers, het 346 en 347 Squadron. De samenvoeging van de twee Franse 'kampen' verliep trouwens niet rimpelloos. Tussen beide groepen personeel bestond animositeit en wantrouwen. Hiervan was onder meer sprake in de *145 (French) Wing* van de 2ND TAF, die vanaf het voorjaar van 1945 ging bestaan uit twee squadrons van de voormalige Vichy-luchtmacht en de twee squadrons die oorspronkelijk tot de Vrije Franse Luchtstrijdkrachten hadden behoord, het 340 en het 341 Squadron. De wederzijdse antipathie was dermate groot dat de RAF-leiding het niet aandurfde een *wing leader* van Franse nationaliteit aan te stellen.⁸⁹ Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog was de *Armée de l'Air* uitgegroeid tot ruim 5.470 man. Daarvan waren er zo'n 4.000 in Noordwest-Europa gestationeerd. De rest bevond zich in het Middellandse Zeegebied en West-Afrika.

Van de vier overige, veel kleinere, contingenten vertoonden die van Noorwegen en Nederland veel overeenkomsten. Beide bestonden bij aankomst in Groot-Brittannië uit een kleine hoeveelheid marine- en legerpersoneel. Daarnaast financierden de regeringen van de twee landen volledig zelfstandig hun luchtstrijdkrachten en behielden zij de administratieve zeggenschap over (een deel van) hun personeel. Het overgekomen Noorse personeel was in 1940 voor het grootste deel nog niet gevechtsgereed en moest eerst een aanvullende training doorlopen. Daartoe bestond in Groot-Brittannië, zoals we hebben gezien, geen mogelijkheid. Aan de vooravond van de Slag om Engeland waren de Britse en Noorse autoriteiten zich ervan bewust dat het tijd was een knoop door te hakken. Het werd niet meer verantwoord geacht de manschappen nog langer werkeloos langs de zijlijn te laten staan. "These personnel have been in this country for about two months, and it is most important that for their morale they should no longer be kept idle here", schreef een diplomaat van het *Foreign Office* begin juli 1940. "There is", zo vervolgde hij, "in present circumstances, no possibility of finding a place for them here, as many of them are pupils at various stages of training. We are unable to provide a separate station for their use and cannot absorb them individually into our training organisation without displacing other pupils."⁹⁰ Na overleg met de Canadese autoriteiten konden de Noorse militairen in de omgeving van Toronto een eigen trainingscentrum vestigen: het al genoemde *Little Norway*. Voor de vliegopleidingen ging het hier gevestigde detachement gebruikmaken van al voor het uitbreken van de oorlog in de Verenigde Staten bestelde vliegtuigen. In mei 1942 verhuisde het vanwege ruimtegebrek naar vliegveld Muskoka in Ontario.⁹¹ De aansturing van het contingent vond vanaf het voorjaar van 1941 voor de duur van de oorlog plaats vanuit een gezamenlijk hoofdkwartier van de leger- en

marinevliegdiens, het *Flvåpenes Felleskommando*, waarover *kontreadmiral* Hjalmar Riiser-Larsen het commando ging voeren.⁹²

Begin 1945 bestond de Noorse afvaardiging in de RAF uit 2.160 man personeel, onder wie een kleine zestig Deense militairen. Zij waren in zulke kleine getale naar Groot-Brittannië ontkomen dat zij bij het Noorse contingent waren gevoegd.⁹³ Het Scandinavische personeel bemande uiteindelijk vier volledig Noorse squadrons in de RAF. Als eerste kwam in april 1941 het 330 Squadron tot stand, dat aanvankelijk vanaf IJsland met de al genoemde Northrop N3-PB's en nieuw aangeschafte Catalina-vliegboten, antionderzeebootpatrouilles boven de Atlantische Oceaan ging uitvoeren. Begin 1943 verhuisde de eenheid naar Schotland waar het werd heruitgerust met de grote Sunderland-vliegboten. Nu ging vooral de Golf van Biskaje als operatiegebied fungeren. In totaal wist het 330 Squadron twee onderzeeboten tot zinken te brengen en er vier te beschadigen.⁹⁴ In 1943 werd met het 333 Squadron nog een tweede eenheid in *Coastal Command* actief. Dit ging opereren met zowel Mosquito's als Catalina's en legde zich, behalve op scheepsverkenningen en anti-onderzeebootpatrouilles, vooral toe op het uitvoeren van speciale opdrachten in het Noorse kustgebied, zoals het afzetten en oppikken van verzetsmensen en geheim agenten.

Vanaf de zomer van 1941 waren de Noorse luchtstrijdkrachten tevens met twee Spitfire-eenheden in *Fighter Command* vertegenwoordigd: het 331 en het 332 Squadron. Deze wisten opmerkelijke successen te boeken. Zo was het 331 Squadron in 1943 de hoogst scorende RAF-eenheid van alle 69 in Zuid-Engeland gestationeerde jagereenheden.⁹⁵ Tevens gooiden beide eenheden hoge ogen op het vlak van gevechtsgereedheid en het aantal geklokte vliegers per maand.⁹⁶ In 1943



Twee Northrop N3-PB-watervliegtuigen van het Noorse 330 Squadron patrouilleren boven de Atlantische Oceaan bij IJsland op zoek naar Duitse onderzeeboten.

vond de oprichting plaats van 132 (*Norwegian*) *Wing*. Deze bestond, behalve uit de twee Noorse jachteskaders, ook permanent uit andere RAF-eenheden (waaronder een tijdlang het Nederlandse 322 Squadron), omdat de geplande oprichting van een derde Spitfire-squadron wegens personeelsgebrek nooit van de grond kwam. Uiteindelijk wisten beide eenheden meer dan 180 bevestigde luchtoverwinningen te boeken. Dit was een aanzienlijk aantal, zeker gezien het feit dat beide eenheden pas vanaf 1942 'echt' actief aan de luchtstrijd gingen deelnemen. Behalve in eigen Scandinavische squadrons, dienden ook nog verscheidene Noorse oorlogsvliegers in Britse eenheden. Onder meer in het 76 Squadron in *Bomber Command* waren continu Noorse oorlogsvliegers ingedeeld. Tussen begin 1943 en mei 1945 vonden 23 van hen de dood terwijl ze als lid van dit squadron deelnamen aan bombardementsoperaties tegen Duitsland.⁹⁷

In tegenstelling tot de Noorse regering, besloot die van Nederland niet in te gaan op het Britse aanbod een eigen trainingscentrum in Noord-Amerika op te zetten. In plaats daarvan werden de leerling-vliegers naar Nederlands-Indië gestuurd voor de voltooiing van hun opleiding. Daarnaast was er voldoende gevechtssklaar personeel voorhanden om onmiddellijk na aankomst een operationele eenheid op te richten. Reeds in juni 1940 werd daardoor het 320 Squadron in het leven geroepen met voornamelijk MLD-personeel. Dit bleef administratief onder nationaal bevel staan. Aanvankelijk was deze eenheid ingedeeld bij *Coastal Command*, waarbij het eerst vloog met uit Nederland meegenomen Fokker-watervliegtuigen en vervolgens met Hudsons. In 1943 werd het overgeheveld naar eerst *Bomber Command* en later dat jaar naar de 2ND TAF. Het met Spitfires vliegende 322 Squadron van de ML dat in juni 1943 werd opgericht, werd opgenomen in de RAFVR en kwam daardoor zowel administratief als operationeel onder Brits bevel te staan. Daarnaast was Nederland het enige land uit bezet Europa dat met een eigen eenheid in de FAA – het met Swordfishes uitgeruste 860 Squadron – was vertegenwoordigd. De contacten op militair luchtvaartgebied tussen de Nederlandse en Britse autoriteiten kwam lange tijd voor rekening van twee luchtvaartbureaus op de ministeries van Marine en Oorlog. Aan deze gescheiden commandovoering kwam in juli 1944 een einde, toen het Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK), onder leiding van schout-bij-nacht Jan-Willem Termijtelen, tot stand kwam. Het DNLSK richtte zich op de coördinatie van de vliegopleidingen en ging zich intensief bezighouden met de voorbereidingen op de voortzetting van de oorlog in het Verre Oosten, alsook met die op de naoorlogse wederopbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten. Het DNLSK kreeg daarvoor het commando over het voltallige Nederlandse personeel dat in de RAF diende.⁹⁸ Ten tijde van de Duitse capitulatie bedroeg het Nederlandse contingent ruim 820 militairen.

Zoals eerder gezegd, kwam het Tsjecho-Slowaakse en Belgische personeel geheel in de RAFVR terecht. In het Tsjecho-Slowaakse contingent ging het ervaren personeel bij aankomst in Groot-Brittannië de kern vormen van drie in de zomer van 1940 in het leven geroepen eenheden: het al genoemde 310 en 312 Squadron in *Fighter Command* en het 311 Squadron in *Bomber Command*. Beide jachteskaders, aanvankelijk vliegend met Hurricanes, maar al snel heruitgerust met Spitfires, behaalden reeds in de eerste weken na hun oprichting enkele tientallen luchtoverwinningen. Het 311 Squadron ondersteunde op zijn beurt vanaf de nazomer van 1940 met Wellingtons het Britse bombardementsoffensief. Vanwege de krappe personeelssituatie viel in juni 1942 het besluit de bommenwerpereenheid over te hevelen naar *Coastal Command* en in te zetten in het kader van de onderzeebootbestrijding, het escorteren van konvooien en het aanvalen van vijandelijke scheepvaart boven voornamelijk de Golf van Biskaje. Tot het einde van de oorlog, toen het squadron opereerde met viermotorige Liberators, konden twee onderzeeboten



East Wretham, 1941. Een Tsjecho-Slowaakse bommenwerperbemanning van het 311 Squadron bestudeert, zittend op een serie 250-ponds bommen, de route naar het doel.

tot zinken worden gebracht. Van personeelsgebrek was ook sprake bij de Tsjecho-Slowaakse jachteskadere. Weliswaar vond in het voorjaar van 1941 nog de oprichting plaats van een derde eenheid, het 313 Squadron en werd in mei 1942 nog de Tsjecho-Slowaakse *fighter wing* opgericht, maar deze maakte slechts korte tijd – van november 1943 tot juni 1944 – als 134 (Czech) Wing deel uit van de 2ND TAF. Vanwege de verwachte hoge verliezen gingen de Tsjecho-Slowaakse squadrons vanaf de zomer van 1944 weer vanaf Britse vliegvelden opereren, waardoor Tsjecho-Slowakije als enige land niet in directe zin aan de bevrijding van Europa met eigen luchtmachtkrachten deelnam.⁹⁹ De aansturing van het contingent verliep vanaf september 1940 via een inspectoraat, dat onder bevel stond van *air commodore* Karel Janoušek.¹⁰⁰ Verder kreeg het contingent in Cosford een eigen personeelsdepot.¹⁰¹ Herhaaldelijke verzoeken aan het *Air Ministry* om een meer zelfstandige status te verwerven, leden schipbreuk. In mei 1945 bestond het Tsjecho-Slowaakse contingent in de RAF uit 1.560 militairen.

Het Belgische contingent bestond aanvankelijk uit een relatief kleine hoeveelheid gevechtsgereed personeel en enkele tientallen deels getrainde militairen. De operationele vliegers werden, zoals we hebben gezien, in de zomermaanden van 1940 op individuele basis bij RAF-squadrons van zowel *Fighter Command* als *Coastal Command* gedetacheerd. De overgekomen leerling-vliegers ronden vanaf oktober 1940 hun opleiding af op de eerdergenoemde Frans-Belgische vliegschool te Odiham. Vooral vanwege een gebrek aan grondpersoneel kwam pas eind 1941 in *Fighter Command* de eerste ‘echte’ Belgische eenheid, het 350 Squadron, tot stand. In de zomer van 1943

werd met het 349 Squadron nog een tweede Belgisch jachteskader vanaf Britse bodem actief. Beide eenheden ondersteunden, vliegend met Spitfires, vanaf *D-Day* de geallieerde opmars door Europa.¹⁰² De hele oorlog was ook verhoudingsgewijs veel vliegend personeel, voornamelijk jachtvliegers, actief bij reguliere Britse eenheden. Zo waren gedurende de oorlog niet minder dan 55 jachtvliegers ingedeeld bij het 609 Squadron, dat vanaf 1943 opereerde met Typhoon-jachtbommenwerpers. Drie Belgische jachtvliegers, onder wie de bekende *squadron leader* Raymond Lallemand, voerden tussen juni en december 1944 zelfs het bevel over de eenheid. Zij behoorden tot het dozijn Belgische jachtvliegers dat het uiteindelijk tot squadroncommandant in een Britse eenheid bracht. Dit was, zeker gezien de beperkte omvang van het contingent, een relatief groot aantal. Vermoedelijk kwam dit doordat al vanaf de zomer van 1940 relatief veel Belgische jachtvliegers op individuele basis bij Britse squadrons waren ingedeeld.¹⁰³ De aansturing van het Belgische contingent, dat vanaf de zomer van 1940 beschikte over een eigen personeelsdepot in St. Athan, lag de hele oorlog in handen van *lieutenant-colonel* Louis Wouters.¹⁰⁴ Aanvankelijk stuurde hij de Belgische RAF-militairen aan vanuit zijn functie als luchtvaartattaché. In maart 1944 kwam binnen de RAFVR echter een aparte Belgische afdeling tot stand. Daartoe ging tevens een inspectoraat behoren waarover Wouters, die intussen tot *air commodore* was bevorderd, als inspecteur-generaal de scepter ging zwaaien. Het bestaande personeelsdepot werd gelijktijdig opgeheven en vervangen door een filiaal dat ging dienen als opkomstcentrum voor nieuw personeel en voor de opvang van non-actieve militairen. Bovendien werd de *Belgian Initial Training School (ITS)* te Snailwell opgericht, om nieuw personeel – zowel aspirant-vliegers als -technici – voor te bereiden op hun opleiding in de RAF. Het Belgische contingent bestond aan het eind van de oorlog uit een kleine 1.240 militairen.¹⁰⁵

De zes buitenlandse contingenten weken in grootte en samenstelling dus aanzienlijk van elkaar af. Verder verschilde het takenpakket en varieerde de administratieve zeggenschap: sommige contingenten hadden nauwelijks enige zeggenschap over hun personeel, terwijl andere op dit vlak vrijwel geheel autonoom opereerden. Er waren daarnaast ook overeenkomsten. Zo kampen alle contingenten stuk voor stuk continu met personeelstekorten. Ook waren de buitenlandse oorlogsvliegers over het algemeen van goede kwaliteit en in veruit de meeste gevallen zeer goed gemotiveerd. Zij streefden immers allemaal een zelfde doel na: het zo snel mogelijk verslaan van nazi-Duitsland, zodat zij weer konden terugkeren naar hun vaderland.



België, eind 1944. *Air commodore* Louis Wouters, de inspecteur-generaal van het Belgische detachement in de RAF, krijgt zittend in een Mustang-fotoverkenner tekst en uitleg over de werking van het toestel van *group captain* Alan Anderson, de commandant van 35 Wing.

Rekrutering, training en inzet

Omdat, zoals we hiervoor hebben gezien, in eerste instantie maar relatief kleine aantallen militairen uit de zes landen naar Groot-Brittannië waren uitgeweken, stond vrijwel direct vast dat elders extra personeel moest worden gerekruteerd. Alleen dan konden de buitenlandse strijdkrachten in Groot-Brittannië verder worden uitgebouwd en verliezen worden opgevangen. De buitenlandse contingents waren echter afgesneden van de toevoer van mankracht uit eigen land. Zij moesten daarom op zoek gaan naar alternatieve bronnen. Een van de eerste maatregelen die de regeringen in ballingschap namen, was de afkondiging van de dienstplicht voor hun onderdanen in Groot-Brittannië en andere niet-bezette landen. Veel elders wonende Europeanen voelden er echter niets voor om de dienstplicht te gaan vervullen in de strijdkrachten van hun geboorteland. Zij weigerden daarom simpelweg of traden in dienst van de krijgsmacht van hun nieuwe vaderland, hoewel zij daardoor wel het gevaar liepen hun oorspronkelijke staatsburgerschap te verliezen.¹⁰⁶ De regeringen in ballingschap konden hier nauwelijks kordaat tegen optreden. In Canada en Groot-Brittannië kwamen weliswaar in respectievelijk 1941 en 1942 de *Foreign Forces Order* en de *Allied Powers (War Service) Act* tot stand, maar die regelden alleen dat buitenlandse onderdanen niet langer dienst konden weigeren. Zij hadden daarna nog wel steeds, wanneer zij het Canadese of Britse uniform aantrokken, de mogelijkheid om niet in dienst te treden van de strijdkrachten van het land van herkomst.¹⁰⁷

Om de tegenvallende rekruteringsresultaten onder het dienstplichtige personeel op te vangen, werden onder meer militairen uit het leger en de marine overgeheveld naar de luchtvaartcontingents. Hoewel zich onder het personeel bij deze krijgsmachtdelen nogal wat geïnteresseerden bevonden, ging het uiteindelijk om betrekkelijk weinig overplaatsingen. De andere krijgsmachtdelen zagen immers niet graag hun jonge en meest fitte en gemotiveerde militairen vertrekken. Bovendien trachtten de regeringen in ballingschap in de eerste plaats hun grondstrijdkrachten zo veel mogelijk in stand te houden om deze, wanneer de tijd rijp was, in te kunnen zetten bij de bevrijding van het vaderland. Illustratief voor de vaak moeizame overgang van landmacht- en marinepersoneel naar de luchtstrijdkrachten was de langdurige weigering van de Tsjecho-Slowaakse regering om een contingent landmachtpersoneel in het Midden-Oosten te gebruiken voor de versterking van de Tsjecho-Slowaakse RAF-eenheden in Groot-Brittannië. Pas na forse druk van het *Air Ministry*, onder meer door te dreigen de Tsjecho-Slowaakse squadrons op te heffen, ging de regering-Beneš hier in het voorjaar van 1943 alsnog mee akkoord. Behalve met militairen van andere krijgsmachtdelen versterkten sommige van de contingents zich ook nog met personeel uit koloniën en overzeese gebiedsdelen.¹⁰⁸ Zo verwelkomden de Nederlandse en Belgische luchtstrijdkrachten in respectievelijk Nederlands-Indië en Kongo gerekruteerde jongemannen. De Vrije Franse Luchtstrijdkrachten kregen vooral aanwas uit de koloniën in Midden-Afrika die in 1940 de kant van De Gaulle hadden gekozen én uit Zuid-Amerika, waar de Vrije Franse Beweging een aantal rekruteringskantoren had geopend. Diverse vrijwilligers, onder wie de latere luchtaas Pierre Clostermann, waren afkomstig uit landen als Argentinië, Brazilië, Uruguay en Chili. Het meeste van het vrijwillig togetreden personeel was uiterst gemotiveerd en koesterde sterk patriottistische gevoelens. Er bevonden zich onder deze militairen echter ook jongemannen die vooral op zoek waren naar avontuur en door dienst te nemen bij de strijdkrachten van hun voormalige vaderland hoopten een grotere kans te maken op een vliegende carrière in de RAF.¹⁰⁹

Ten slotte sloten zich bij de contingenten nog jongemannen aan die erin waren geslaagd vanuit bezet gebied naar Groot-Brittannië te ontkomen. Vooral bij de Noorse, Nederlandse, Belgische en Franse luchtmachtkrachten meldde zich gedurende de oorlogsjaren tientallen van deze zogenaamde Engelandvaarders aan. Zij arriveerden in Groot-Brittannië via verschillende vluchtroutes. De meerderheid ontsnapte over land via neutrale landen als Spanje, Zwitserland en Zweden.¹¹⁰ Anderen staken met allerlei vaartuigen – van vissersschip tot kano – de Noordzee en het Kanaal over. Er waren zelfs enkele Engelandvaarders die er met een vliegtuig vandoor gingen. Zo wist in november 1940 de Fransman Maurice du Fretay met een klein sporttoestelletje vanuit Bretagne naar Groot-Brittannië te vliegen. Nadat begin mei 1941 tot twee keer toe een aantal Nederlandse Engelandvaarders erin slaagden te ontsnappen per vliegtuig (zie pagina 203), stegen begin juli 1941 twee Belgische militaire vliegers – Michael Donnet en Leon Divoy – vanuit de tuin van een Vlaams landgoed met een lesvliegtuigje op. Ook zij wisten heelhuids Engeland te bereiken.¹¹¹ Onder de Engelandvaarders genoot de RAF grote populariteit, omdat zij met dit krijgsmachtdeel actief aan de strijd konden deelnemen. Soms waren de uit bezet gebied afkomstige vrijwilligers wel genoodzaakt een schuilnaam aan te nemen omdat zij een joodse achtergrond hadden of als verzetsstrijder actief waren geweest en mogelijk op de opsporingslijsten van de Duitse politiediensten stonden. Wanneer zij in krijgsgevangenschap zouden belanden, hoopten zij met dat alias hun ware identiteit te kunnen verhullen.¹¹² Overigens vlogen ook oorlogsvliegers van de Vrije Franse Luchtmacht nogal eens met een *nom de guerre* en droeg menigeen op oorlogsvluchten het Britse in plaats van het veel herkenbaardere Franse luchtmachtuniform.¹¹³ Zulke keuzes waren begrijpelijk omdat de regering-Pétain eind juli 1940 een ultimatum uitvaardigde, waarbij zij het bevel gaf aan alle militairen die zich bij de beweging van De Gaulle of de Britse strijdkrachten hadden aangesloten, voor 15 augustus terug te keren naar het vaderland. Deden zij dit niet, dan werden zij als *franc-tireur* beschouwd en wachtte hun de doodstraf wanneer zij in handen van de Vichy-regering



Een Tiger Moth van de 31 *Elementary Flying Training School* wordt op vliegveld De Winton bijgetankt. Ook veel buitenlands personeel werd in het kader van het BCATP in Canada opgeleid.

zouden vallen. Vrijwel niemand trok zich iets van dit dreigement aan en in Londen vond een dag voor het verlopen van het ultimatum zelfs een *ball of those sentenced to death* plaats.¹¹⁴

Hoewel de buitenlandse contingents in de RAF dus op verschillende manieren nieuw personeel aantrokken, was mede door de vaak forse verliezen, de uiteindelijke toename beperkt. Vooral bij de contingents van Nederland en Tsjecho-Slowakije bleek de aanwas uiterst gering.¹¹⁵ In de tweede helft van de oorlog moesten daarom alle zeilen worden bijgezet om de bestaande gevechtseenheden gevuld te houden. Het was daardoor niet opzienbarend dat soms oorlogsvliegers die al ver boven de toegestane leeftijd waren, toch nog mochten toetreden tot de vliegende gelederen. Tot deze categorie behoorden onder meer de uit bezet gebied overgekomen veertigers als de Belg Lucien Leboutte en de Fransman Phillippe Livry-Level, die respectievelijk als vlieger en waarnemer zeer succesvol talloze vliegopdrachten in RAF-dienst zouden uitvoeren.¹¹⁶ Desondanks was vanaf 1943 van een uitbreiding van de operationele gelederen nauwelijks sprake meer. Na *D-Day* zakte de gevechtssterkte van de bestaande eenheden zelfs steeds vaker onder het vereiste niveau, waardoor het noodzakelijk werd personeel van een andere nationaliteit bij de buitenlandse squadrons te detacheren en eenheden over te plaatsen naar ‘rustige’ oorlogsgebieden. Ook dienden sommige landen hun ambities bij te stellen. Het Poolse plan om in de 2ND TAF een geheel zelfstandige *Group* op te richten ging uiteindelijk niet door, doordat de benodigde tienduizend man bij lange na niet kon worden bijeengebracht. Voorts slaagde, zoals gezegd, ook Noorwegen er niet in een volledig uit eigen eenheden bestaande *fighter wing* op te richten.¹¹⁷ Het gebrek aan mankracht vormde al met al, zeker in de tweede helft van de oorlog, de achilleshiel van de buitenlandse contingents in de RAF.

Van het ‘nieuwe’ personeel dat zich vanaf eind 1940 bij een van de zes contingents aansloot, had, net als hun collega’s uit de Angelsaksische landen, slechts een enkeling een militaire achtergrond. Alleen onder de Engelandvaarders bevond zich een beperkt aantal ex-militairen met een vliegbrevet. Daarom moesten de meeste nieuwe militairen na de indiensttreding nog volledig worden opgeleid. Dit geschiedde voornamelijk via het reguliere traject van de RAF. Tot eind 1941 doorliepen de meeste buitenlandse leerling-vliegers hun training grotendeels in Groot-Brittannië zelf waar zich toen nog de meeste vliegscholen bevonden.¹¹⁸ Daarna volgden bijna alle buitenlandse aspirant-vliegers, -navigators en -bommenrichters in het kader van het *British Commonwealth Air Training Plan* (BCATP) een groot deel van hun opleiding in Canada.¹¹⁹ De opleiding verliep vrijwel synchroon met die van het reguliere RAF-personeel. Wel kwamen de meeste buitenlandse militairen op in het *aircrew receiving centre* van Abbey Lodge in Londen, waarbij, speciaal voor militairen uit bezet gebied, een *allied squadron* was ingedeeld. Een van de taken van dit squadron was het opkrikken van het Engels van kandidaten die dit nodig hadden om de opleiding tot een goed einde te brengen.¹²⁰

Nadat in Groot-Brittannië de militaire basisopleiding en de zogenaamde *grading test* met succes waren doorlopen, vervolgden de leerlingen vanaf 1942 de training in Canada. De buitenlandse aspirant-vliegers kwamen voornamelijk op enkele vliegscholen in Alberta en Saskatchewan terecht.¹²¹ Het gevolg was dat vooral op deze trainingscentra een groot aantal verschillende nationaliteiten aanwezig was en een mengelmoes aan talen werd gesproken. “This unit now appears to be a veritable International Brigade”, zo schreef de dagboekschrijver van de op De Winton gevestigde 31 EFTS. “The different nationalities are Belgian, Dutch, Danish, French, Czechoslovakian and Polish to say nothing of British and Canadian. All these varied tongues can be heard daily throughout the camp and some interesting conversations are the result.”¹²²



De Nederlandse leerling-vlieger Zeger Dekkers bestuurt in het Canadese luchtruim een Oxford. Talloze Poolse, Tsjecho-Slowaakse, Nederlandse, Belgische, Franse en Noorse leerling-vliegers behaalden in Canada hun vliegbrevet.

Om de opleiding van hun leerling-vliegers zo goed mogelijk te kunnen begeleiden, detacheerden verschillende Europese regeringen eigen vlieginstructeurs en in sommige gevallen ook liaisonofficieren in Noord-Amerika. Niettemin kwam het door de al genoemde taalproblemen herhaaldelijk voor dat een leerling-vlieger een deel van zijn opleiding moest overdoen. Medio 1943 kregen de vliegscholen in Canada zelfs opdracht “meer tijd, meer inbeeldingsvermogen en meer energie” in de buitenlandse leerling-vliegers te steken. Veel effect sorteerde dit echter niet. Hoeveel buitenlandse oorlogsvliegers hun training in verband met taalproblemen hebben moeten verlengen of zelfs staken is niet bekend, maar gezien het feit dat alleen van het Nederlandse contingent al een flink aantal leerling-vliegers moeite had met het Engels, moet dit een aanzienlijk aantal zijn geweest. Toch konden uiteindelijk in bijna drie jaar tijd onder de vlag van het BCATP meer dan 2.000 Fransen, zo’n 900 Tsjecho-Slowaken, ongeveer 680 Noren, 450 Polen en enkele honderden Belgen en Nederlanders in het kader van het BCATP worden opgeleid.¹²³

De kosten van de training werden voorgeschoten door het *Air Ministry*, dat de uitgaven vervolgens weer doorberekende aan de zes landen. Militairen die waren geselecteerd om te worden getraind tot boordschutter, vliegtuigtelegrafist of boordwerktuigkundige trokken niet naar Canada, maar doorliepen deze kortere en minder intensieve opleidingen meestal in Groot-Brittannië zelf. Dat gold ook voor het grondpersoneel.¹²⁴ De gevechtstraining van het nieuw gebrevet-terde vliegend personeel vond weer in Groot-Brittannië plaats. Jachtvliegers doorliepen ‘gewone’ OTU’s met éénmotorige toestellen van de RAF. Voor het operationeel klaarstomen van meerkop-pige vliegtuigbemanningen beschikten de Poolse luchtstrijdkrachten tot 1943 over een eigen OTU

en enkele andere landen voor kortere of langere tijd over zelfstandig opererende *flights* of detachementen binnen Britse OTU's.¹²⁵ De instructeurs in de trainingseenheden waren overigens veelal voormalige gevechtsvliegers die een of meer *tours of operations* achter de rug hadden. Onder hen bevonden zich ook tal van militairen uit de zes Europese landen.

Vanaf 1943, toen de RAF zelf niet langer kampte met ernstige tekorten aan personeel, werden de vliegopleidingen steeds verder verlengd en namen de wachttijden tussen de verschillende gedeeltes van de opleiding toe. In september 1944 moesten sommige uit Canada terugkerende vliegers meer dan zes maanden wachten voordat zij hun training konden voortzetten.¹²⁶ Gelijkzijdig nam het aantal beschikbare opleidingsplaatsen door de ontmanteling van steeds meer vliegscholen geleidelijk af, van vijfhonderd per maand in september 1943 naar ongeveer tweehonderd in maart 1945.¹²⁷ Dit had vooral voor de buitenlandse contingents negatieve consequenties. De steeds langere trainingsperiodes leidden bij het fanatieke *allied personnel* tot motivatieproblemen, omdat dit het liefst zo snel mogelijk aan de strijd wilde gaan deelnemen. Veel buitenlandse aspirant-vliegers hadden vaak speciaal voor de RAF gekozen om zo een actieve bijdrage aan de bevrijding van hun vaderland te kunnen leveren. Nu dreigde dat zij niet meer voor het einde van de Tweede Wereldoorlog de operationele gelederen zouden bereiken, zakte hen de moed in de schoenen. Door de mindere doorstroming ontstond tevens het gevaar dat de toch al beperkte personeelsreserves van de buitenlandse eenheden onder het toelaatbare niveau daalden. Het *Air Ministry* probeerde hierin zo veel mogelijk tegemoet te komen door het buitenlandse personeel met voorrang op opleidingen te plaatsen en de wachttijden voor hen in de doorgangscentra in Groot-Brittannië en Canada tot een minimum te beperken.¹²⁸ Met gering succes overigens, want in de praktijk werden ook de buitenlandse oorlogsvliegers dagelijks geconfronteerd met de steeds langer wordende wachttijden. Zij zaten wat dat betreft grotendeels in hetzelfde schuitje als hun Angelsaksische collega's, waardoor ook voor het *allied personnel* aan het eind van de oorlog de opleiding aanmerkelijk langer duurde dan voorheen en menige buitenlandse RAF-eenheid met ernstige personeelstekorten kampte, die opgevuld dienden te worden met oorlogsvliegers van andere nationaliteiten.

Niet al het buitenlandse personeel onderging de opleiding overigens in RAF-verband. De Poolse, Noorse en Nederlandse luchtstrijdkrachten leidden een deel van hun militairen zelf op. De Poolse luchtmacht beschikte vanaf eind 1940 voor de vliegtraining van haar personeel in Groot-Brittannië over enkele eigen vliegscholen. Deze 'produceerden' tijdens de oorlogsjaren in totaal bijna 3.800 man vliegend personeel, onder wie ruim 1.400 vliegers.¹²⁹ Noorwegen leidde



Een formatie Fairchild PT-26-lesvliegtuigen van de Noorse luchtstrijdkrachten boven Canada. Het toestel werd gebruikt voor de beginopleiding van Noorse en Deense leerling-vliegers op de vliegschool *Little Norway*.

zijn rekruten grotendeels op in *Little Norway*. Veruit het meeste Noorse personeel, in totaal zo'n 2.500 man, ontving hier tot de sluiting van het centrum in februari 1945 de (elementaire) vlieg- en technische training. Alleen aspirant-jachtvliegers volgden in de loop van de oorlog het tweede deel van de opleiding op een RAF-vliegschool in Canada.¹³⁰ Nederland, ten slotte, stichtte in mei 1942 een vliegschool in het Amerikaanse Jackson, de *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS), voor de training van militair personeel dat enkele maanden eerder uit Nederlands-Indië had weten te ontkomen. Tot de opheffing van deze vliegschool in februari 1944 ontvingen in totaal 250 leerlingen hier hun brevet als vlieger, waarnemer, vliegtuigtelegrafist of boordschutter.¹³¹ Hoewel de meerderheid van hen na voltooiing van de training weer ging deelnemen aan de oorlog in het Verre Oosten, kwamen enkele tientallen in Jackson getrainde militairen bij de RAF en de FAA in Groot-Britannië terecht. Het buitenlandse personeel dat niet via de BCATP werd opgeleid, deed, voor zover kan worden geconstateerd, kwalitatief niet onder voor hun collega's die wél geheel in de RAF waren getraind. Het is daarom niet verrassend dat Noorse jachtvliegers in spe, die hun basisopleiding op *Little Norway* hadden gekregen, moeiteloos de gevorderde vliegtraining op een van de scholen van de BCATP doorliepen en dat Nederlandse oorlogsvliegers die waren gebrevetteerd op de RNMFS na overkomst uit de Verenigde Staten amper met aanpassingsproblemen kampten tijdens hun gevechtstraining bij de RAF. De kennis en kunde van de buitenlandse oorlogsvliegers was, kortom, minstens van vergelijkbaar niveau als dat van hun Angelsaksische collega's.

Hoewel het *allied personnel* vrijwel iedere denkbare taak uitvoerde in alle oorlogstheaters, waren de buitenlandse oorlogsvliegers het sterkst in *Fighter Command* en de 2nd TAF vertegenwoordigd. Dit kwam vooral doordat, zoals al eerder aangegeven, ongeveer twee derde van alle nationale squadrons met jachtvliegtuigen was uitgerust. De buitenlandse jachtvliegers voerden een groot scala aan taken uit, waaronder het beschermen van scheepskonvoeien langs de Britse kust, het verdedigen van het Britse luchtruim, het escorteren van bommenwerperformaties én het beschieten van gronddoelen. Bij al deze operaties kwam het herhaaldelijk tot luchtgevechten met de *Luftwaffe*. Tot eind maart 1945 claimden de zes contingenten in totaal bijna 1.300 vernietigde, 360 waarschijnlijk vernietigde vliegtuigen en rond de 600 beschadigde vliegtuigen: respectabele aantallen en het is dan ook niet zo vreemd dat verschillende buitenlandse jachtvliegers zich bij het selecte groepje luchtazen schaarden die vijf of meer luchtoverwinningen op hun naam hadden staan. De Fransman Pierre Clostermann krom uiteindelijk op tot de meest succesvolle buitenlandse jachtvlieger in de RAF. Hij schoot – naar eigen zeggen – 33 toestellen neer. Dit aantal wordt echter betwist. Mogelijk is de Pool Stanislaw Skalski daarom de hoogst scorende luchtaas uit bezet gebied. Hij wist 21 luchtoverwinningen te boeken. Voorts bracht de Tsjecho-Slowaakse nachtjager Karel Kuttelwascher zijn teller op 20 vernietigde toestellen en wonnen de Belgische en Noorse jachtvliegers Rodolpho de Hemricourt de Grunne en Sven Hege-lund respectievelijk 13 en 14,5 keer een luchtgevecht.¹³² Alleen Nederland bracht geen luchtaas voort. Wel verdiende een 'halve Nederlander', de in Canada opgegroeide Hugh Godefroy, deze titel. Godefroy was in 1919 op Java geboren en in 1925 naar Canada verhuisd. Zijn moeder had de Canadese en zijn vader de Nederlandse nationaliteit. Zelf voelde Godefroy zich echter Canadees en nam daarom in 1939 als vrijwilliger dienst bij de luchtmacht van dit land. Hij wist, vliegend bij het Canadese 401 en 403 Squadron, zeven vliegtuigen neer te schieten en er drie te beschadigen. Godefroy bracht het uiteindelijk tot *wing commander*.¹³³ De meeste van deze luchtzeges werden overigens in de eerste oorlogsjaren behaald.¹³⁴ Tevens speelden de buitenlandse oorlogsvliegers aan het eind van de oorlog een vooraanstaande rol bij de jacht op v-1 vliegende bommen.



Flight lieutenant Jan Zumbach, wing commander Stefan Witorzeńc en squadron leader Zygmunt Bieńkowski (van links naar rechts) hangen tegen het toestel van Zumbach. Zowel Zumbach als Witorzeńc behoorde tot het selecte groepje luchtazen van de RAF.

In de top tien van de hoogst scorende jachtvliegers stonden onder meer de Belg Rémy van Lierde van het 3 Squadron en de Nederlander Rudi Burgwal van het 322 squadron met respectievelijk 37 (naast zeven vijandelijke vliegtuigen) en 19 v-1 kills.¹³⁵ Doordat de geallieerden gaandeweg het luchtoverwicht verwierven boven het Europese vasteland, stond, naarmate de oorlog voortschreed, steeds vaker het bestoken van gronddoelen op het gevechtsprogramma. Door de grote hoeveelheden Flak was dit een uiterst risicovolle bezigheid en menige buitenlandse jachtvlieger vond in de laatste oorlogsmaanden de dood. Hieronder bevonden zich enkele uiterst ervaren krachten. Zo sneuvelde eind november 1944 de Slowaak Otto Smik, een luchtaas met negen luchtoverwinningen achter zijn naam en commandant van het 127 Squadron. Op 3 februari 1945 kwam de *wing leader* van de Noorse 132 Wing, Rolf Arne Berg om. Beide jachtvliegers lieten bij luchtoperaties boven Nederland het leven.

De buitenlandse oorlogsvliegers namen zoals gezegd ook volop met eigen eenheden in Bomber Command deel aan het strategisch lufftoffensief tegen Duitsland. Tot het voorjaar van 1942 voerden deze eskaders – vier Poolse eenheden en een Tsjecho-Slowaaks squadron – af en toe aangevuld met bemanningen die waren gedetacheerd bij operationele trainingseenheden, tientallen bombardementsvluchten uit. Zij wierpen daarbij een steeds groter bommentonnage af. Bij de Poolse eenheden steeg dit van 62 ton in 1940 (nog geen 0,5% van het totale afgeworpen

bommentonnage door *Bomber Command*), via 1.793 ton in 1941 (5,8% van het totaal) naar 3.292 ton in 1942 (7,3%).¹³⁶ Na 1942 liep dit aandeel echter sterk terug omdat bijna alle buitenlandse *Bomber Command*-eenheden vanwege de zware verliezen en de te beperkte personeelsreserves waren ontbonden of overgeheveld naar een ander operationeel commando. Eind 1943 werd de eer van de buitenlandse contingents daardoor alleen nog hooggehouden door het Poolse 300 Squadron. Hoewel medio 1944 het Franse 346 en 347 Squadron aan de sterkte van *Bomber Command* werden toegevoegd, was de buitenlandse bijdrage aan het einde van de oorlog militair gezien nog slechts van minimale betekenis. Illustratief hiervoor was dat de Poolse eenheden in vijf jaar tijd maar net iets meer dan 1% van het totale door *Bomber Command* afgeworpen bommentonnage voor hun rekening namen.¹³⁷ Een relatief grotere en meer constante bijdrage leverden de buitenlandse contingents aan de maritieme luchtvaart. In *Coastal Command* waren gedurende de oorlogsjaren in totaal vijf buitenlandse squadrons voor kortere of langere tijd betrokken bij het bestoken van vijandelijke scheepvaart langs de Europese kusten en het bestrijden van onderzeeboten op de Atlantische Oceaan en in de Golf van Biskaje. Dit resulteerde in de vernietiging van zeker tien *U-boat*e en enkele duizenden tonnen aan scheepsruimte.¹³⁸

Militair gezien was de bijdrage van de buitenlandse contingents uiteindelijk dus vooral in de eerste oorlogsjaren van betekenis. Juist in deze kritieke periode, toen de relatief kleine RAF nog met de rug tegen de muur stond, konden de buitenlandse oorlogsvliegers immers nog een verhoudingsgewijs groot stempel drukken op de geallieerde inzet, temeer daar de Amerikaanse legerluchtmacht, de USAAF, in deze periode nog niet bij de luchtstrijd boven Europa



Pools grondpersoneel pleegt in april 1944 onderhoud aan een Lancaster-bommenwerper van het 300 Squadron op Faldingworth in Lincolnshire.

was betrokken. De ommekeer kwam vanaf medio 1942. Door de toestroom van grote aantallen vliegend personeel uit de Gemenebestlanden en Groot-Brittannië zelf, groeide de RAF vanaf dit jaar uit naar een strijdmacht van uiteindelijk meer dan één miljoen militairen. Daardoor boetten de *Allied Air Forces* militair gezien steeds meer aan betekenis in. Ook vanuit politiek oogpunt was de inzet van buitenlandse vliegers in de RAF na 1941 van minder belang. Doordat de Verenigde Staten aan de oorlog ging deelnemen, was het niet langer noodzakelijk Groot-Brittannië als leider van een *grand coalition* te bestempelen. Veelzeggend in dit opzicht was dat Churchill na december 1941 nog slechts sporadisch de uit bezette landen overgekomen militairen in zijn toespraken ter sprake bracht, terwijl zij voordien in vrijwel iedere redevoering werden genoemd. De actieve deelname aan de luchtstrijd had vervolgens alleen nog échte waarde voor de regeringen in ballingschap zelf. In de eerste plaats waren de oorlogsvliegers belangrijk voor het verwerven van publiciteit. De aandacht die de luchtacties waaraan zij deelnamen in de buitenlandse media genereerde, verschafte de regeringen in ballingschap de mogelijkheid, zo werd althans gehoopt, om politieke en militaire invloed uit te oefenen op het geallieerde kamp. Of dit ook daadwerkelijk zo was valt echter te betwijfelen. Door de uiteindelijk beperkte militaire rol die de buitenlandse oorlogsvliegers speelden, was de invloed op het geallieerde beleid zo goed als nihil. Van veel meer nut was de rol die de oorlogsvliegers vertolkten bij het opvijzelen van het zelfvertrouwen en moreel van de uitgeweken regeringen en voor de achtergebleven bevolking in het vaderland. Zij wekten door de oorlogsdeelname in ieder geval de emotie op dat er actief werd geparticipeerd in de bevrijding van Europa. Bovendien kon de werving van nieuw personeel er een impuls door krijgen en kon het verzet in het thuisland er door worden aangewakkerd. Niet onbelangrijk was ten slotte nog dat de oorlogsvliegers opereerden met uiterst modern materieel. Zij waren daardoor op de hoogte van de laatste stand der techniek. Hun kennis en ervaring konden uitstekend worden aangewend voor de naoorlogse wederopbouw van de eigen luchtstrijdkrachten.

Hoewel klein in aantal, was het buitenlandse personeel kwalitatief gezien doorgaans van een hoog peil. Dit kwam, allereerst, doordat de kernen van de contingenten die in 1940 in Groot-Brittannië arriveerden, grotendeels bestonden uit militairen die al voor de oorlog waren opgeleid. Zij beschikten over de nodige vlieg- en gevechtservaring en waren vaak een tikkeltje (en soms aanzienlijk) ouder dan hun RAF-collega's.¹³⁹ Dit gold volgens *squadron leader* Tom Dudley-Gordon onder meer ook voor de Nederlandse waarnemers van het 320 Squadron die aan het begin van de oorlog opereerden in *Coastal Command*: "By reason of their peace-time training as members of the Royal Netherlands Naval Air Service, the Dutch navigators were exceptionally good. Rarely, if ever, did they fail to locate a convoy, and when a navigator reported that a ship had been attacked at such and such a position, no one ever raised a query."¹⁴⁰ Ook onder de versterkingen die later tijdens de oorlog Groot-Brittannië bereikten bevonden zich regelmatig ervaren krachten met een verleden in de (militaire) luchtvaart. Dit gold in het bijzonder voor de militairen van de voormalige Vichy-luchtmacht die vanaf 1943 gingen meestrijden aan geallieerde zijde. Zij konden bogen op veel meer expertise dan de tijdens de oorlogsjaren in Groot-Brittannië en de Gemenebestlanden toegetrokken oorlogsvrijwilligers. Dit constateerde ook *air chief marshal* Arthur Harris na een inspectie van het 346 en 347 Squadron op het vliegveld Elvington, waarvan de vliegtuigbemanningen vrijwel uitsluitend bestonden uit al voor de oorlog tot de *Armée de l'Air* toegetrokken beroepsmilitairen: "Crew for Crew, vis a vis an average British bomber Squadron, the French Squadrons have considerably more experience, as they have generally been in the French Air Force for a considerable number of years and have gained extensive flying experience."¹⁴¹



Carew Cheriton, zomer 1940. Vliegtuigtelegrafist Johannes But (gesneuveld juni 1942), vlieger Hendrikus de Lijn (gesneuveld december 1941), waarnemer Willem Drenth en vlieger Willem Avenarius van het 321 Squadron (van links naar rechts) zijn op weg naar hun Anson voor een nieuwe patrouillevlucht.

Het relatief hoge niveau kwam niet alleen doordat de buitenlandse oorlogsvliegers bij aankomst in Engeland al over vliegervaring beschikten. Het is ook toe te schrijven aan de omstandigheid dat zij de oorlog meestal serieuzer benaderden dan militairen uit Groot-Brittannië en de Gemenebestlanden. Dit werd ook zo ervaren door *wing commander* Douglas Iveson, die een tijdlang commandant was van het 76 Squadron in *Bomber Command*, waarbij een aantal Noorse oorlogsvliegers was ingedeeld. “They lived in their own private world not because they were unfriendly, but because their experience set them a dimension apart from their young English colleagues.”¹⁴² De oorzaak hiervan lag voor de hand: hun vaderland was bezet en contact met familie en vrienden was (bijna) onmogelijk. Van een terugkeer naar huis was daardoor alleen sprake wanneer Duitsland zou worden verslagen. Zij benaderden de oorlog anders dan veel van hun Angelsaksische collega’s. In de ogen van veel Angelsaksische oorlogsvliegers legden veel buitenlandse oorlogsvliegers af en toe zelfs te veel fanatisme en agressiviteit aan de dag. Zo werden Poolse jachtvliegers er tijdens de Slag om Engeland van beticht dat zij aan hun parachute hangende Duitse vliegers beschoten of rakelings langs hun valscherp vlogen waardoor dit door de slipstream van het vliegtuig dichtklapte.¹⁴³ Verder landden veel Poolse bommenwerperbemanningen die werden geconfronteerd met een *hung up*, een bom die door een technische storing niet losliet, uitdrukkelijk tegen de instructies in vaak gewoon weer op de basis. De kans dat het klemzittende explosief bij de landing zou losschieten en exploderen namen zij voor lief.¹⁴⁴ Hoewel de Britse autoriteiten en vliegende collega’s af en toe dus ‘hun wenkbrauwen fronsten’

en van mening waren dat de buitenlandse oorlogsvliegers soms te veel 'drive' aan de dag legden, constateerden zij wel keer op keer verheugd dat de *Allied Air Forces* over het algemeen zeer goed gemotiveerd waren. In de kwartaalrapporten van het *Air Ministry* over de buitenlandse contingents wordt vrijwel continu gerept van een – ook in periodes van zware verliezen, gevechtsstress en tegenslagen – hoog tot zeer hoog moreel.¹⁴⁵

Alles bij elkaar zorgde dit ervoor dat de buitenlandse oorlogsvliegers meer dan eens opvallende prestaties boekten. Omdat het in de RAF tijdens de oorlogsjaren usance was vliegers die zich in de lucht verdienstelijk hadden gemaakt te bevorderen, klommen buitenlandse militairen aanstonds op de hiërarchische ladder en gingen zij, naarmate de oorlog voortschreed, steeds vaker ook leidinggevende functies bekleden. De primeur van squadroncommandant van een reguliere RAF-eenheid was voor de Belgische *squadron leader* Daniel le Roy du Vivier. Hij kreeg begin 1942 het bevel over het 43 Squadron. In zijn voetsporen volgden de Pool Jerzy Jankiewicz (die in mei 1942 als commandant van het 222 Squadron werd aangesteld) en de Fransman Jean-François Demozay (die vanaf augustus 1942 het bevel ging voeren over het 92 Squadron).¹⁴⁶ Al snel daarna gingen tal van andere buitenlandse militairen nóg hogere posities bekleden, zoals die van *wing leader*.¹⁴⁷ Onder meer de Noren Eric Haabjørn en Werner Christie en de Deen Kaj Birksted voerden enige tijd een Britse *fighter wing* aan.¹⁴⁸ Op enkele vliegvelden waar militairen uit een van de bezette Europese landen in de meerderheid waren, was ook de functie van vliegveldcommandant af en toe in buitenlandse handen.¹⁴⁹ Het bleef echter bij louter operationele



Ook in reguliere eenheden dienden veel buitenlandse oorlogsvliegers. Bij het 118 Squadron waren in maart 1942 vier Nederlanders ingedeeld: Frans Lutz (staand, vierde van links); Gerrie Aalpoel (staand, zevende van rechts); Johannes Veen (staand, vierde van rechts) en Paul Stenger (staand, derde van rechts). Veen en Stenger sneuvelen allebei in juni 1942.

posities binnen de RAF-organisatie. Voor functies waarin invloed uitgeoefend kon worden op het militaire besluitvormingsproces kwamen de buitenlandse militairen niet in aanmerking.

Het *allied personnel* opereerde vanzelfsprekend ook regelmatig boven hun vaderland. De RAF verbond geen restricties hieraan. Dit deden soms wel de regeringen in ballingschap. Zowel Franse als Nederlandse jachtvliegers kregen respectievelijk begin 1941 en medio 1942 kortstondig vanuit eigen kring een verbod opgelegd om boven eigen land te vliegen.¹⁵⁰ Over het algemeen echter, opereerden de buitenlandse oorlogsvliegers volop boven hun geboortegrond, niet in de laatste plaats omdat dit publicitair erg interessant was. Een regering in ballingschap kon daarmee immers uitstekend 'verkopen' dat de eigen oorlogsvliegers actief participeerden in de bevrijding van het vaderland. Voor hen zelf gaf het vliegen boven de geboortegrond onmiskenbaar een extra dimensie aan de inzet. Het onderstreepte niet alleen met welk oogmerk zij levensgrote risico's namen, maar deed hen tevens beseffen dat zij uiterste voorzichtigheid dienden te betrachten om bij de uitvoering van gevechtsoopdrachten geen burgerslachtoffers te maken. Dit besef leidde vrijwel nooit tot het weigeren van gevechtsoopdrachten. Het *allied personnel* was er namelijk van overtuigd dat het onvermijdelijk was dat er bij het uitvoeren van operaties af en toe burgerslachtoffers vielen. Menigeen, onder wie een Franse navigator van het 342 Squadron, geloofde zelfs dat zij beter in staat waren dan hun Britse collega's missies boven eigen land uit te voeren: "If we do not attack targets in France, other Allied airmen would go in our place. Would they pick out their objectives with such care and attention to detail? Whatever their conscientiousness, their wish to spare French lives, we have more reason than they to operate with less regard for our own safety, even if that adds extra risk."¹⁵¹

Ondanks hun topografische kennis van het vaderland, zijn buitenlandse oorlogsvliegers overigens niet vaker boven het eigen grondgebied ingezet dan elders. Net als alle andere RAF-squadrons, kwamen de buitenlandse eenheden voornamelijk in actie waar ze het hardst nodig waren. Wanneer oorlogsvliegers boven eigen land opereerden, maakten zij uiteraard wel automatisch gebruik van hun terreinkennis. De jachtvlieger Frans Lutz van het 167 Squadron bijvoorbeeld, die jarenlang in Bergen op Zoom had gewoond, wist tijdens een zogenaamde *Rhubarb*-missie, begin november 1942, ondanks slechte weersomstandigheden, feilloos het opgedragen doelwit, een gashouder, te vinden: "Het was alles het werk van een halve minuut met ons 240 mijls vaartje. (...) Schoonmama (...) zal het voorloopig zonder gas moeten doen!", schreef Lutz in zijn dagboek.¹⁵² Uiteindelijk werd nog het vaakst bij luchtoperaties ter ondersteuning van verzetsgroepen van de geografische kennis van de buitenlandse oorlogsvliegers gebruikgemaakt. Zo waren Noorse, Nederlandse, Franse en Poolse vliegtuigbemanningen betrokken bij het oppikken en afzetten van agenten in hun vaderland en bij de bevoorrading van verzetsgroepen.¹⁵³ Vooral de Poolse bemanningen van de 1586 (*Polish Special Duties Flight*) voerden talloze van dergelijke missies uit, voornamelijk voor het Poolse ondergrondse leger. Ook voorzagen zij in augustus en september 1944 vanuit Italië de opstandelingen in Warschau van wapens en munitie. De bevoorradingsvluchten werden gehinderd door de vollemaansperiode, slechte weersomstandigheden en de aanvankelijke weigering van de Sovjet-Unie om de RAF-vliegtuigen gebruik te laten maken van veroverde vliegvelden in de buurt van Warschau. Zeer zware verliezen waren het gevolg.¹⁵⁴

Toestemming voor 'speciale operaties' die vrijwel uitsluitend tot doel hadden landgenoten een hart onder de riem te steken, verleende de RAF-leiding vrijwel nooit. Zo verdween een voorstel van de Franse jachtvlieger Bernard Dupérier en zijn Franse collega's van het 242 Squadron om op de nationale feestdag boven de Champs-Élysées in Parijs blauwe, witte en rode rookspo-

ren te trekken, direct in de prullenbak. Dup erier wilde met de actie aan de Parijzenaren duidelijk maken, “how close we were to them and their sufferings, and how much we wished to offer them a hand in the terrible ordeal through which they were passing at the time”.¹⁵⁵ Hoewel de RAF-leiding de betekenis van dergelijke publicitaire stunts voor de buitenlandse regeringen onderkende, gaf zij er vrijwel nooit toestemming voor omdat zij militair gezien geen enkele waarde hadden. Het is daarom slechts een enkele keer voorgekomen dat buitenlandse vliegers op eigen houtje naar hun vaderland vlogen voor een dergelijke ‘stuntmissie’. De meest bekende van deze *spooky raids* was een door de Belgische jachtvlieger Jean de S lys Longchamps van het 609 Squadron op eigen initiatief uitgevoerde aanval op het Gestapo-hoofdkwartier in Brussel in januari 1943. Na de beschieting wierp hij de Britse en Belgische vlaggen uit boven het centrum van de stad. Hoewel de RAF-leiding bewondering had voor de gedurfde actie, besefte zij ook dat, om een precedentwerking te voorkomen, zij voor eens en altijd duidelijk moest maken dat het ‘op eigen doft oorlog voeren’ niet kon worden getolereerd. De actie kwam de S lys Longchamps daarom op een degradatie en overplaatsing naar een ander squadron te staan. Tegelijkertijd kreeg hij, als blijk voor zijn dapperheid, wel het *Distinguished Flying Cross* uitgereikt.¹⁵⁶

Uiteraard hechtten de regeringen in ballingschap veel waarde aan een actieve deelname van hun eigen squadrons aan de bevrijding van West-Europa en liefst ook van hun eigen vaderland, vanwege de grote publicitaire betekenis van het operen boven eigen land. Een groot deel van de buitenlandse eenheden werd daarom vanaf de herfst van 1943 naar de nieuw gevormde 2ND TAF overgeheveld. De buitenlandse contingents leverden vijf *fighter wings*, alsook drie met bommenwerpers uitgeruste squadrons voor het nieuwe onderdeel; het Poolse 305 Squadron met Mosquitos, het Nederlandse 320 Squadron met Mitchells en het Franse 342 Squadron met Bostons en later eveneens Mitchells.¹⁵⁷ In de volgende maanden voerden deze eenheden honderden missies uit ter voorbereiding van de eigenlijke landingen in Normandië. De invasie zorgde voor een enorme morele stimulans omdat de bevrijding van het vaderland nu echt aanstaande leek. Hiervan was uiteraard in de eerste plaats bij de Franse oorlogsvliegers sprake, doordat de geallieerde legers in juni 1944 in Normandië aan land kwamen. “The expressions on the faces of the Frenchmen when they heard the glad news was indescribable”, aldus de Nieuw-Zeelandse *wing leader* Alan Deere.¹⁵⁸ Het Air Ministry sprak in een rapport zelfs over “an electrifying effect”.¹⁵⁹ Na *D-Day* waren de buitenlandse eenheden van de 2ND TAF nauw betrokken bij de ondersteuning van de oprukkende geallieerde legers door West-Europa.¹⁶⁰ Sommige Franse, Belgische en Nederlandse eenheden opereerden daardoor vanaf de herfst van 1944 vanaf eigen bodem. Voor de squadrons van de *Armée de l’Air* was dit al kort na *D-Day* het geval. Nadat verschillende Franse vliegers reeds in de eerste dagen van operatie *Overlord* ‘noodlandingen’ hadden moeten maken op haastig in gereedheid gebrachte vliegstrips, landden Spitfires van het 341 Squadron half juni voor het eerst officieel in Normandië. Het leidde volgens de dagboekschrijver tot veel emoties bij het betrokken personeel. “Pilots were dirty and tired, but full of excitement after their first contact with France after three or four years.”¹⁶¹ Ook publicitair werd zo veel mogelijk getracht een slaatje te slaan uit de aankomst van de eenheden in het vaderland. Zo werd kort nadat het 320 Squadron op het Brusselse vliegveld Zaventem was neergestreken, van de gelegenheid gebruikgemaakt om de terugkeer van ‘de Vliegende Hollander’ op Nederlandse bodem te vieren. Daarbij kreeg een aantal bemanningsleden van de marine-eenheid onder toezicht oog van een grote schare belangstellenden en draaiende camera’s op het kasteel van Helmond de schilden van de stad en de provincie Noord-Brabant aangeboden.¹⁶² Het opereren vanaf eigen grond leidde ove-

rigens in veel gevallen tevens tot problemen op het disciplinaire vlak. Menig Frans, Belgisch en Nederlands vlieger maakte van de gelegenheid gebruik om – soms zonder toestemming van de leidinggevende – op zoek te gaan naar familie en vrienden.¹⁶³

De meeste buitenlandse squadrons bevonden zich, toen de wapens in mei 1945 werden neergelegd, op vliegvelden in het westelijk deel van Duitsland, Nederland en België. De prijs die de buitenlandse contingents voor de oorlogsdeelname betaalden was uiteindelijk hoog. Van het totale aantal van meer dan 70.000 als gevolg van vijandelijke actie omgekomen RAF-militairen, waren er 2.373 van buitenlandse komaf. Iets minder dan de helft van hen, 1.173, had de Poolse nationaliteit. De overige contingents leden verliezen die varieerden van enkele tientallen tot enkele honderden oorlogsvliegers. Dit hing in belangrijke mate af van de grootte van het contingent, het materieel waarmee werd geopereerd en de uitgevoerde gevechtstaak. Los hiervan kwamen ook nog eens meer dan 1.200 buitenlandse oorlogsvliegers – 609 Polen en 630 oorlogsvliegers van een andere nationaliteit – door een vliegongeval om het leven.¹⁶⁴

De oorlog ten einde

Nadat de Duitse overgave een feit was, restte alleen nog de feitelijke afscheiding van de buitenlandse contingents uit de RAF. Dit geschiedde tussen mei 1945 en januari 1947. De 'loskoppeling' bestond uit het ontbinden van de militaire akkoorden tussen Groot-Brittannië en de zes landen, het demobiliseren van het buitenlandse personeel uit de RAFVR (wanneer ze hiervan



Eind 1944 maakten de leiders van de buitenlandse contingents een vierdaagse rondreis door België en Frankrijk. Onder hen bevond zich ook luitenant-kolonel Jan Berdenis van Berlekom (derde van links).

deel uitmaakten) en de opheffing van de nationale squadrons of de overheveling daarvan naar de eigen nationale luchtmachtkrachten.¹⁶⁵ Hoewel premier Churchill vrijwel meteen na de Duitse overgave het bevel had gegeven “to stand firm”, omdat hij een verder oprukken naar het westen door het Sovjetleger vreesde, begonnen al heel snel na *Victory in Europe (VE)-Day* de eerste buitenlandse squadrons huiswaarts te keren. De Noorse Spitfire-eenheden landden zelfs al in de tweede helft van mei – overigens met speciale toestemming van Churchill – op vaderlandse bodem.¹⁶⁶ Die van Tsjecho-Slowakije vertrokken in augustus naar huis. De Franse, Belgische en Nederlandse eenheden volgden in de tweede helft van 1945 dit voorbeeld of werden ontbonden. Alleen de Poolse eenheden vlogen niet naar het vaderland. Dit kwam door de in de tussentijd totaal veranderde geopolitieke verhoudingen in dit deel van Europa en de ernstig bekoelde relatie met de Sovjet-Unie. De aanleiding hiervoor was de vondst, in april 1943, van een massagraf met duizenden Poolse militairen bij het plaatsje Katyn. Spoedig werd duidelijk dat niet de Duitsers, maar zeer waarschijnlijk de Sovjets de massamoord op hun geweten hadden. Om deze sterke vermoedens te kunnen bevestigen klopte de Poolse regering in Londen daarom aan bij het Internationale Rode Kruis voor een officieel onderzoek. De Sovjet-Unie verbrak daarop alle diplomatieke relaties met premier Sikorski en zijn kabinet. Deze situatie was nog steeds zo, toen het oostelijk deel van Polen in de zomer van 1944 werd bevrijd en in Lublin een provisorische regering werd ingesteld. Daarin hadden uiteraard de Poolse communisten de overhand.¹⁶⁷ Zij verkregen al snel, mede door een golf van arrestaties onder voormalige verzetslieden, prowesterse politici en leden van het Poolse ondergrondse leger, de totale controle over het land. De communistische machtsovername was uitermate zuur voor de Poolse militairen die al jarenlang aan de zijde van de westelijke geallieerden vochten. Velen zagen er namelijk nu geen heil meer in naar eigen land terug te keren.¹⁶⁸ “Our war is lost, the war which we fought so hard and so long to win”, schreef Tadeusz Szumowski, een jachtvlieger van het 302 Squadron. “So many million lives have been laid down. In Poland itself. On foreign soil. In alien seas and skies. And for what?”¹⁶⁹

De westelijke geallieerden restte niets anders dan zich onder protest in de situatie te schikken. Tijdens de Conferentie van Jalta in februari 1945 gingen Churchill en Roosevelt akkoord met het ‘opschuiven’ van Polen naar het westen en begin juli 1945 erkenden zij ook het provisorische bewind dat zich inmiddels in Warschau had gevestigd. Tegelijkertijd liet Groot-Brittannië de Poolse regering in ballingschap vallen. Hierdoor verviel tevens de legale basis voor de instandhouding van de Poolse strijdkrachten die aan de zijde van de westelijke geallieerden hadden gevochten. In maart 1946 kondigde de Britse *Labour*-regering onder leiding van de nieuwe premier Clement Attlee daarom aan dat deze zouden worden ontbonden. Tussen eind 1946 en begin 1947 werden vervolgens alle Poolse squadrons in de RAF opgeheven.¹⁷⁰ De Britse regering richtte zich nu vooral op een ordelijke demobilisatie van het Poolse contingent, waarvan de populariteit bij de Britse bevolking in vergelijking met vijf jaar daarvoor sterk was geslonken. Om de overgang van de in totaal ongeveer 160.000 Poolse militairen naar de burgermaatschappij te vergemakkelijken, kwam vanaf juni 1946 een aantal organisaties tot stand dat de demobilisatie van de Poolse militairen in goede banen moesten gaan leiden. Voor het Poolse luchtmachtpersoneel werd het *Polish Air Resettlement Corps (PARC)* in het leven geroepen dat zich vestigde op enkele vliegvelden van de RAF.

De luchtmachtmilitairen kregen drie keuzes voorgelegd: in Groot-Brittannië blijven, emigreren of terugkeren naar Polen. Uiteindelijk kozen zo’n 3.000 militairen ervoor om te repatriëren. Zij kregen bij thuiskomst een allerminst glorieuze ontvangst en werden als staatsge-

vaarlijk beschouwd omdat zij jarenlang waren ‘beïnvloed door westerse ideeën’. Het opbouwen van een maatschappelijke carrière verliep daardoor moeizaam. Een aantal voormalige vliegers kwam zelfs in de gevangenis terecht op verdenking van hoogverraad en spionage. Onder hen bevond zich onder meer de al genoemde luchtaas Stanisław Skalski, die in 1948 werd gearresteerd op verdenking van ‘spionage’ en aanvankelijk ter dood werd veroordeeld. Tot 1956 zat hij achter de tralies. Nadat hij was gerehabiliteerd, mocht hij zelfs weer dienst nemen bij de Poolse luchtmacht. Anderen waren niet zo gelukkig. Władysław Śliwiński, een voormalige jachtvlieger van het 302 Squadron, werd wél in staat van beschuldiging gesteld in verband met spionage en in februari 1951 geëxecuteerd. Zijn vrouw, een voormalige Britse WAAF, verdween voor zes jaar in de gevangenis. Een zelfde lot was Zymunt Sokółowski, een voormalige navigator van het 304 Squadron, beschoren. Hij kreeg in 1953 met dertig anderen de kogel op verdenking van spionage.¹⁷¹ Om te voorkomen in een dergelijke situatie verzeild te raken, koos, zoals gezegd, de meerderheid ervoor om in 1945 niet terug te keren naar het vaderland. Van deze groep emigreerden er ongeveer 2.400 vanuit Groot-Brittannië naar andere westerse landen, zoals de Verenigde Staten, Canada en Australië. De overigen – ongeveer negenduizend man – kozen ervoor in Groot-Brittannië te blijven wonen, onder meer omdat velen met een Britse vrouw waren getrouwd. Een klein aantal van deze groep bleef, als genaturaliseerde Brit, de RAF trouw. De rest trachtte een burgercarrière op te bouwen. De integratie van het voormalige Poolse luchtmacht personeel in de Britse samenleving verliep redelijk soepel. Daarbij hielp dat de overgrote meerderheid van het vliegend personeel behoorlijk was geschoold en allerlei instanties, zoals de *Polish Air Force Association* en het *Committee for the Education of Poles in Great Britain*, financiële bijstand verleenden.¹⁷² De meeste voormalige Poolse militairen zouden nooit meer naar hun vaderland terugkeren. Toen eind 1989 de Berlijnse Muur viel en de Koude Oorlog ten einde kwam, waren veel veteranen al overleden of inmiddels te oud om te remigreren.¹⁷³

De toestand waarin veel Tsjecho-Slowaakse oorlogsvliegers na de oorlog terecht kwamen, was vaak nog schrijnender. Aanvankelijk leek er niet zo veel aan de hand omdat zij, zoals gezegd, in de zomer van 1945 wél konden terugkeren naar hun geboorteland.¹⁷⁴ Samen met hun landgenoten die vanaf juni 1944 in een eigen *Air Regiment* aan de zijde van het Rode Leger aan het Oostfront hadden gevochten, gingen zij de kern vormen van de nieuwe Tsjecho-Slowaakse luchtmacht, onder leiding van de voormalige inspecteur bij de RAF, Karel Janoušek. In Tsjecho-Slowakije heerste kort na de oorlog echter een sterk antiwesterse stemming, niet in de laatste plaats omdat de Conferentie van München bij veel inwoners nog vers in het geheugen lag. Bij de verkiezingen in het voorjaar van 1946 verwierven de communisten daardoor veel aanhang. Zij kregen vervolgens in de nieuw gevormde regering alle belangrijke ministersposten in handen. In de volgende jaren trokken zij de touwtjes steeds strakker aan, waarna in februari 1948 de laatste twaalf niet-communistische ministers hun ontslag indienden. Hun vervanging markeerde de omvorming van Tsjecho-Slowakije tot een volksrepubliek onder leiding van Klement Gottwald. De communistische *coup d'état* had verstrekkende gevolgen voor het voormalige RAF-personeel. Zij kregen weldra het brandmerk ‘staatsgevaarlijk’ vanwege hun ‘verwerpelijke westerse ideeën’ en werden vervolgens al snel gedegradeerd en uit hun functie gezet. Janoušek moest plaatsmaken voor een oude rivaal, *general* Alois Vicherek. Alleen procommunistische militairen mochten voorlopig hun functie behouden.¹⁷⁵ De situatie van het voormalige RAF-personeel verslechterde daarna zienderogen. Diverse oorlogsvliegers belandden, vaak zonder proces, onder mensonterende omstandigheden in een gevangenis of in een werkkamp.¹⁷⁶ Wan-

neer de oorlogsvliegers na verloop van tijd werden vrijgelaten, mochten zij in veel gevallen alleen nog laag geschoold werk verrichten. Een voormalige jachtvlieger van het 310 Squadron, Zdenek Skarvada, die tijdens de oorlog al drie jaar in krijgsgevangenschap had doorgebracht, werd bijvoorbeeld gedwongen als mijnwerker aan de slag te gaan: “I was a miner for almost twenty years, and it is a sort of a hard life as you can imagine, because the only re-qualification was: ‘there is your shovel and go and dig’. I was excommunicated from the place where I lived, my flat was confiscated, and I got a small one-room flat in Jevicko.”¹⁷⁷ Enkele honderden voormalige RAF-militairen probeerden een dergelijk lot te ontlopen en hun heil in het buitenland te zoeken door, soms op spectaculaire wijze, naar Oostenrijk of de Bondsrepubliek Duitsland te vluchten. De grootste en spectaculairste ontsnapping vond plaats medio maart 1950 toen acht ex-oorlogsvliegers drie DC-3-passagiersvliegtuigen kaapten en ermee naar de Amerikaanse basis Erding in Zuid-Duitsland vlogen. Van de ontvluchte oorlogsvliegers reisden de meesten ‘terug’ naar Groot-Brittannië. In totaal 180 vonden er weer emplooi in de RAF.¹⁷⁸

Velen zouden het buitenland niet weten te bereiken, onder meer doordat verraad bij de vlucht pogingen continu op de loer lag. De communistische veiligheidsdiensten gingen daarbij zelfs proactief te werk, onder meer door het opzetten, in 1948, van operatie *Kámen*, waarbij Tsjechen die als staatsgevaarlijk werden beschouwd, werden benaderd door zogenaamde Amerikaanse diplomaten om hen te ‘helpen’ naar het buitenland te vluchten.¹⁷⁹ Onder meer de oorlogsvlieger Josef Hnátek, een voormalige navigator van het 311 Squadron, hapte toe en liep op deze manier tegen de lamp. Een militaire rechtbank veroordeelde hem ter dood. In hoger beroep werd zijn straf in een jarenlange gevangenisstraf omgezet. Hnátek was zeker niet de enige die zo in de val werd gelokt. Het bekendste slachtoffer was de ‘pater familias’ van de Tsjecho-Slowaakse oorlogsvliegers: Karel Janoušek. Hij werd eveneens veroordeeld tot een lange celstraf en kwam pas in mei 1960, inmiddels 66 jaar oud, weer op vrije voeten.¹⁸⁰ De onderdrukking van de voormalige RAF-militairen in Tsjecho-Slowakije duurde uiteindelijk zo’n veertig jaar. Weliswaar was vanaf begin jaren zestig, na de totstandkoming van de Tsjecho-Slowaakse Socialistische Republiek, sprake van een gedeeltelijke rehabilitatie, maar volledig eerherstel volgde pas na de fluwelen revolutie van november 1989, toen een einde kwam aan het communistische tijdperk. Het leidde onder meer tot de bevordering, in 1990, van bijna veertig oorlogsvliegers tot generaal. Dit kon echter niet ineens het leed van veertig jaar onderdrukking wegpoetsen.¹⁸¹

In een veel rooskleuriger en een totaal onvergelykbare situatie belandden de oorlogsvliegers uit de vier West-Europese landen: Noorwegen, Nederland, België en Frankrijk. Zij konden immers wel ‘gewoon’ terugkeren naar hun vaderland en daar weer een bestaan opbouwen. Hoewel de meerderheid van de veteranen ernaar streefde zo snel mogelijk het militaire uniform uit te trekken, waren zij in veel gevallen gedwongen voorlopig in dienst te blijven. Uiteindelijk kwam de meerderheid pas aan het eind van de jaren veertig (weer) in de burgersamenleving terecht. Relatief veel voormalige oorlogsvliegers kozen voor de meest voor de hand liggende optie en stapten over naar de sterk groeiende burgerluchtvaart. Anderen zetten na 1945 hun loopbaan voort in een totaal andere beroepssector. Dit was lang niet altijd in het land van herkomst omdat nogal wat voormalige RAF-militairen besloten hun leven in het buitenland voort te zetten, onder meer omdat zij tijdens de oorlog met een Britse vrouw waren getrouwd. Bij de oorlogsveteranen die de militaire luchtvaart wel trouw bleven, lag voor een klein aantal een glansrijke carrière in het verschiet. In alle vier de West-Europese landen bereikten voor-

malige RAF-veteranen de positie van bevelhebber en zelfs van chef-defensiestaf.¹⁸² Zij, maar ook hun oorlogscollèga's die minder hoge rangen bereikten, speelden met hun kennis en ervaring een zeer belangrijke rol in de opbouw van de nationale luchtmacht. De eerste besprekingen hierover waren overigens al tijdens de oorlogsjaren gevoerd. De voormalige inspecteur-generaal van de RAF, *air vice-marshal* Arthur Longmore, bracht in 1943 alle wensen van de buitenlandse regeringen in kaart. Vervolgens produceerde het *Air Ministry* in de zomer van 1944 een belangrijk beleidsdocument getiteld *The Equipping of the Forces of Our European Allies*.¹⁸³ Dit rapport, dat in de wandelgangen bekend kwam te staan als het COS (44) 120, ging als richtsnoer dienen voor de herbewapening van de West-Europese luchtmachten na de Duitse overgave.

Los hiervan klopten de buitenlandse regeringen ook zelf vanaf medio 1943 steeds vaker bij het *Air Ministry* aan voor ondersteuning. Het ging daarbij vooral om de plaatsing van militairen in technische, operationele en staffuncties om na de Duitse overgave over voldoende hoogwaardig geschoold personeel in diverse disciplines te kunnen beschikken.¹⁸⁴ Het *Air Ministry* en de RAF waren bereid de meeste van deze verzoeken serieus in overweging te nemen, zolang zij maar niet de algemene oorlogvoering in de weg stonden.¹⁸⁵ Voor de naoorlogse wederopbouw was tevens de beschikbaarheid van luchttransport van groot belang. Ook hierop anticipeerden de buitenlandse contingents, onder meer door aan het einde van de oorlog steeds meer eigen personeel bij eenheden van *Transport Command* te detacheren.¹⁸⁶ Verschillende landen – Polen, België, Noorwegen, Tsjecho-Slowakije en Nederland – riepen bovendien zogenoemde *transport pools* met vracht- en verbindingsvliegtuigen in het leven, waarmee zij, zodra zich de gelegenheid voordeed, luchtlijnen naar bevrijd gebied konden opzetten.¹⁸⁷ Frankrijk plaatste voor dit doel begin 1944 zelfs alle luchttransportmiddelen – waaronder die van luchtvaartmaatschappij *Air France* – onder één, centraal geleid orgaan, de *Direction des Transports Aériennes Militaires*.¹⁸⁸ Een ander belangrijk agendapunt vormde de opleiding van nieuw, in bevrijd gebied, gerekruteerd personeel. Hoewel de opleidingscapaciteit van de RAF aan het eind van de oorlog, zoals gememoreerd, inmiddels flink was teruggeschoefd, besloot het *Air Ministry* toch zo veel mogelijk de helpende hand te bieden door het gratis beschikbaar stellen van infrastructuur, lesfaciliteiten, materieel en vlieg- en grondinstructeurs. De Belgische, Nederlandse en Noorse luchtmachten maakten hiervan dankbaar gebruik en trainden vanaf de laatste oorlogsmaanden hun nieuwe rekruten uit de bevrijde gebieden op verschillende Britse vliegvelden.¹⁸⁹ Tot omstreeks 1947 bleef de opleiding van veel buitenlands personeel nog in Groot-Brittannië plaatsvinden. Daarna waren de meeste West-Europese landen genoeg op orde om de training van rekruten geheel in eigen land te gaan uitvoeren. De midden- en hogere kaders bleven echter nog wel tot geruime tijd na de oorlog stafcursussen, zogenoemde *allied courses*, aan het *RAF staff college* volgen.¹⁹⁰

De RAF speelde dus een zeer belangrijke rol tijdens de eerste moeilijke opbouwfase direct na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor was in de nieuw gevormde luchtmachten – zij vergaarden rond het einde van de oorlog allemaal een autonome status binnen hun krijgsmacht – de Britse invloed in vrijwel alle geledingen aanvankelijk zichtbaar en voelbaar.¹⁹¹ Zo werden alle kleinere West-Europese luchtmachten organisatorisch grotendeels naar het voorbeeld van de RAF opgezet en hoofdzakelijk uitgerust met Brits materieel. Groot-Brittannië sloot hiervoor met de verschillende landen bilaterale overeenkomsten. Ook detacheerde het militaire adviseurs bij alle luchtmachten op het continent.¹⁹² Verder gingen vliegtuigfabrikan-



Voormalig oorlogsvlieger Jan van Arkel (staand links) doet tijdens de oefening *Cupola* in de zomer van 1950 verslag van zijn ervaringen. *Air marshal* Basil Embry, de commandant van *Fighter Command* (rechts), luistert belangstellend toe. De Nederlandse luchtmacht steunden bij de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog sterk op Britse hulp en kennis.

ten in onder meer Frankrijk, België en Nederland toestellen van Britse makelij, zoals de Meteor en Vampire, in licentie produceren.¹⁹³ Doordat er nauwelijks geschikte infrastructuur voorhanden was, financiële middelen grotendeels ontbraken én er sprake was van een stroeve samenwerking tussen de oorlogsveteranen en de uit krijgsgevangenschap teruggekeerde militairen, verliep de wederopbouw van de luchtmachtorganisaties in de verschillende landen over het algemeen betrekkelijk moeizaam.¹⁹⁴ Daar kwam voor zowel Frankrijk als Nederland nog bij, dat deze landen direct na de oorlog verwickeld raakten in een moeizaam dekolonisatieproces in respectievelijk Indochina en Algerije en in Nederlands-Indië. Dit speelde uiteraard de wederopbouw van de luchtmacht van deze landen niet in de kaart.¹⁹⁵ Dit neemt echter niet weg dat de oorlogsvliegers, zeker in de eerste naoorlogse jaren een zeer wezenlijke rol speelden bij de wederopbouw van hun eigen nationale luchtmacht. In die zin was hun rol in mei 1945 nog geenszins uitgespeeld.

Conclusie

De snelle bezetting van West-Europa in het voorjaar van 1940 had tot gevolg dat de regeringen van zes Europese landen, met in hun kielzog duizenden militairen, hun toevlucht zochten in Groot-Brittannië om de strijd tegen nazi-Duitsland aan geallieerde zijde te kunnen voortzet-

ten. De nieuwe Britse premier, Winston Churchill, toonde zich hiervan een groot voorstander. Op deze manier kon zijn land zich namelijk presenteren als leider van een *grand coalition*, in de hoop dat ook de Verenigde Staten zich hierbij zouden aansluiten. Terwijl de integratie van de buitenlandse militairen in de Britse land- en zeestrijdkrachten tamelijk soepel verliep, bleek de opname van de buitenlandse militairen in de RAF allerm minst eenvoudig. In de eerste plaats kwam dit doordat de buitenlandse troepen op een uiterst ongelegen moment voet aan Britse wal zetten. De RAF was aan het begin van de zomer van 1940 verwickeld in een grootscheeps uitbreidings- en moderniseringsproces dat alle aandacht en energie vroeg. Tegelijkertijd moest de weinig succesvolle campagne op het continent, waarbij zware verliezen waren geleden, worden verwerkt en moest zij zich prepareren op een allesomvattend Duits luchtoffensief dat ieder moment kon losbarsten. Een complicerende factor was verder dat de regeringen in ballingschap allerlei voorwaarden aan de opname van hun personeel in de RAF stelden. Om politieke en publicitaire redenen wilden zij namelijk zichtbaar een bijdrage leveren aan de luchtstrijd. Als het even kon moesten de eigen 'luchtmachten' daarom *naast* de RAF vanaf Brits grondgebied gaan opereren. Op deze manier kon de eigen oorlogsdeelname optimaal aan de buitenwereld worden getoond en konden publicitair gezien de meeste vruchten van de oorlogsinzet worden geplukt.

Deze visie stond lijnrecht tegenover de ideeën van het *Air Ministry*. Het Britse luchtvaartministerie wenste juist zo veel mogelijk controle over de contingenten te behouden, omdat er grote twijfels bestonden over de bruikbaarheid (onder meer vanwege hun gebrek aan kennis van de Engelse taal), de betrouwbaarheid en het moreel van het buitenlandse vliegend personeel. Veel sleutelfunctionarissen in de RAF hadden aan het begin van de zomer van 1940 geen hoge pet op van de buitenlandse oorlogsvliegers en indien daartoe de mogelijkheid had bestaan, had het *Air Ministry* hen zonder twijfel (voorlopig) liever aan de zijlijn 'geparkeerd'. Door de politieke druk van vooral Churchill, de precaire militaire situatie én de omstandigheid dat de met grote personeelstekorten kampende RAF versterkingen uitstekend kon gebruiken, ging het *Air Ministry* er aan het begin van de zomer van 1940 toch schoorvoetend en noodgedwongen toe over het buitenlandse personeel in de eigen gelederen op te nemen. Er was om praktische redenen ook geen andere keuze. Ten aanzien van de operationele aansturing hield het *Air Ministry* echter wel voet bij stuk. De wens van de meeste regeringen in ballingschap om met eigen, min of meer zelfstandig optredende 'luchtmachten' te gaan deelnemen aan de luchtstrijd, werd dan ook nooit ingewilligd. Die aansturing was en bleef in Britse handen. Wel kregen sommige landen, soms na lang getouwtrek, de administratieve zeggenschap over hun eigen militairen. Ook dit had het *Air Ministry* liever anders gezien, niet in de laatste plaats om zo een instrument in handen te hebben om de vaak sterke tegenstellingen binnen de diverse contingenten niet te laten escaleren.

De buitenlandse oorlogsvliegers bleken al snel van grote waarde. De koerswending ten aanzien van de benadering en behandeling van de buitenlandse oorlogsvliegers viel uiteindelijk samen met een van de belangrijkste momenten uit de moderne Britse geschiedenis: de Slag om Engeland. Aan de vooravond van het luchtoffensief waren inmiddels enkele tientallen buitenlandse jachtvliegers de operationele gelederen van *Fighter Command* ingestroomd. Zij bouwden weldra een uitstekende reputatie op als onverzettelijke, goed gemotiveerde militairen, op wier ervaringsniveau en kundigheid nauwelijks iets viel aan te merken. De aanvankelijke twijfels aan Britse kant verdwenen als sneeuw voor de zon, nu de buitenlandse oorlogsvliegers in de

praktijk veel beter bleken te voldoen dan verwacht. De contingenten konden hierdoor vanaf de herfst van 1940 zonder grote restricties hun vleugels uitspreiden. De belangrijkste voorwaarde waar aan diende te worden voldaan was de beschikbaarheid van voldoende personeel. Uiteindelijk ontstonden er ongeveer 45 buitenlandse eenheden. Een voortdurend personeelsgebrek belette de vorming van nog meer eenheden. Omdat reguliere rekrutering niet mogelijk was, moesten de buitenlandse squadrons tijdens de oorlogsjaren gebruikmaken van alternatieve methodes, zoals de overheveling van personeel uit andere krijgsmachtdelen, het oproepen van dienstplichtigen die zich in niet-bezette landen bevonden, de werving van vrijwilligers én de opname van zogenaamde Engelandvaarders uit bezet gebied. Dit bood echter onvoldoende soelaas om de forse verliezen te kunnen opvangen. Slechts met kunst- en vliegwerk konden de gevechtseenheden tot het eind van de oorlog op de been worden gehouden.

Hoewel de populatie buitenlandse oorlogsvliegers op het eerste gezicht veel gelijkenissen vertoonde met hun Britse RAF-collega's, bestonden er grote verschillen tussen beide groepen. Veel buitenlands personeel – en dan met name Polen, Tsjecho-Slowaken en Fransen – was bijvoorbeeld de Engelse taal slechts beperkt machtig. Dit kon een negatieve doorwerking hebben op het operationele vlak, omdat bij veel vliegoperaties intensief via de radio moest worden gecommuniceerd. Daar tegenover stond dat de buitenlandse oorlogsvliegers over het algemeen vaak nóg beter gemotiveerd waren dan hun Angelsaksische collega's, omdat zij van huis en haard waren verdreven en het winnen van de oorlog een absolute voorwaarde was om te kunnen terugkeren naar hun naasten en dierbaren. Verder gingen zij boven bezet gebied over het algemeen behoedzamer te werk dan hun Angelsaksische collega's, omdat zij beter doordrongen waren van het gevaar dat hun landgenoten liepen bij bombardementen en beschietingen. Buitenlandse oorlogsvliegers waren in die zin een belangrijke aanwinst voor de RAF en zij leverden kwalitatief gezien ontegenzeggelijk een waardevolle militaire bijdrage. De kosten waren uiteindelijk echter hoog, meer dan 2.300 buitenlandse oorlogsvliegers sneuvelde als gevolg van vijandelijke actie. Kwantitatief gezien was hun betekenis echter beperkt. Door de minimale uitbreiding van de buitenlandse contingenten tijdens de oorlog, vormden zij in 1945 nog slechts een gering percentage van het totale personeelsbestand van de RAF, terwijl van de geallieerde luchtstrijdkrachten op dat moment ook nog eens de sinds 1942 enorm gegroeide USAAF deel uitmaakte. Het aandeel in de strijd van de buitenlandse oorlogsvliegers was daarom ook het meest van belang in de eerste oorlogsperiode, toen Groot-Brittannië nog met de rug tegen de muur stond en de RAF een nog betrekkelijk geringe omvang had. Vanaf 1942, na de toetreding van de Verenigde Staten tot het geallieerde kamp, was hun politieke betekenis voor Groot-Brittannië al snel nauwelijks nog van waarde. Dit gold echter niet voor de regeringen in ballingschap zelf, die hoopten met de eigen oorlogsvliegers kansen te creëren om mee te kunnen denken bij de besluitvorming van de geallieerden. De vraag is echter in hoeverre de buitenlandse regeringen écht een stempel hebben kunnen drukken op het geallieerde beleid. Hun invloed is zo goed als minimaal geweest. Van veel groter belang was waarschijnlijk de publicitaire waarde van de oorlogsvliegers voor de eigen regering in ballingschap en de bevolking in bezet gebied. Hun deelname aan de luchtstrijd maakte een gevoel van actieve betrokkenheid bij de uitgeweken regeringen in Londen los. Voor de bevolking in bezet gebied was het vooral een aansporing om vol te houden, dat betere tijden in aantocht waren en om verzetsactiviteiten te initiëren. De rol van de oorlogsvliegers was na de Duitse capitulatie van mei 1945 niet van de ene op de andere dag uitgespeeld. Met uitzondering van de Poolse en Tsjecho-Slowaakse

militairen, leverden de buitenlandse oorlogsvliegers namelijk direct na de oorlog een belangrijke bijdrage aan de wederopbouw van hun eigen luchtmacht. Het mes sneed echter aan twee kanten, want andersom profiteerde ook Groot-Brittannië sterk van de tijdens de oorlogsjaren opgebouwde band met de buitenlandse contingents. In veel landen trad het op als hofleverancier van nieuw materieel, apparatuur, uitrusting en kennis.