



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*. [Thesis, externally prepared, Universiteit van Amsterdam].

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.



Vijf Nederlandse leerling-vliegers bekijken in 1941 op een Brits vliegveld de verrichtingen van enkele van hun collega's in de lucht.

6 | Op de grond

“Mocht het zo zijn dat deze oorlog mijn leven eist, dan neem ik met deze brief afscheid van jullie. Vergeet nooit, Holland kan wel eens tijdelijk onderdrukt maar nooit verpletterd worden. Hebt dus goede moed, alles sal recht kom. Moeke bid en wij strijden. Blijf bij ons in gedachten, bij alle Hollanders die in dit land zijn. De meesten hebben een moeilijke tijd. Eenigen van ons hebben hun leven reeds gegeven in de strijd voor vrijheid en recht en anderen zullen volgen. Nederland zal echter herleven, bloeiender en gezonder dan ooit. En het is de jongere generatie die daar voor zorgen moet. Ik hoop er na deze oorlog ook nog bij te horen. Vaarwel.”

(Afscheidsbrief van officier-vlieger Koos Weber van het 320 Squadron, die in augustus 1941 sneuvelde bij een oorlogsvlucht naar de Noorse kust.¹)

Leven in een carrousel van emoties

Het dagelijkse ritme van de oorlogsvlieger stond in het teken van korte periodes van extreme spanning en stress, afgewisseld door soms lange episodes waarin verveling en eenzaamheid domineerden. Dit telkens terugkerende patroon van spanning, stress, verveling en eenzaamheid had grote impact op zijn persoonlijk leven. De oorlogsvlieger leefde met volle teugen omdat hij reeds de volgende dag zijn laatste adem kon uitblazen. Masculien gedrag domineerde hierbij omdat op het vliegveld en in de lucht in een mannenomgeving werd vertoefd. Hoewel zij door de buitenwereld werden gezien als een uniform *corps d'élite*, vormden oorlogsvliegers in werkelijkheid geen homogene groep. Vooral binnen de omheining van het vliegveld was sprake van grote verschillen in standing. Veel vliegend personeel zocht in de vrije uren daarom liever zijn heil buiten de toegangspoort, waar geen rekening hoefde te worden gehouden met rangen en standen. De overgang naar het burgerleven was bovendien eenvoudig, omdat de vliegvelden in de meeste gevallen in het achterland waren gelegen. Oorlogsvliegers konden hierdoor in hun vrije uren vrijwel zonder beperkingen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Dit hoofdstuk gaat in op het dagelijks leven van de oorlogsvlieger en de rol die de continu wisselende emoties hierin speelden. Allereerst zal aan bod komen in hoeverre bij de oorlogsvliegers sprake was van een militaire broederschap en op welke wijze de sociale ongelijkheid onder hen tot uiting kwam. Vervolgens zal worden ingegaan op de vraag hoe de oorlogsvliegers op de grond omgingen met spanningen, verveling en eenzaamheid, op welke wijze masculiniteit zich bij hen manifesteerde en in hoeverre – ondanks het uiterst onzekere bestaan – relaties een rol speelden in hun leven.

Een heteroogeen gezelschap

Op het eerste gezicht leken de oorlogsvliegers een tamelijk homogeen gezelschap. Het waren stuk voor stuk jonge militairen van tussen de twintig en dertig jaar die ten minste de rang van



Marinejachtvlieger Charly Poublon fungeert als 'batsman' bij het beoefenen van *airfield dummy deck landings* door collega-vliegers. Oorlogsvliegers dienden op de grond vrijwel alleen taken te verrichten die betrekking hadden op het draaiende houden van het vliegbedrijf.

sergeant hadden en die op het vliegveld grotendeels gescheiden van de rest van het personeel werkten, leefden en recreëerden. Zij hoefden op de grond nauwelijks neventaken te verrichten en konden zich volledig concentreren op hun vliegende bezigheden. Tijdens de diensturen, wanneer zij stand-by stonden, bevonden zij zich, ongeacht hun rang, in de *crewroom* of de *dispersal hut*, waar een sfeer van *laissez faire* en tolerantie hing. Dit kwam vooral doordat zij tijdens de gevechtsoperaties allemaal aan dezelfde gevaren blootstonden. Er heerste hierdoor in de squadrons een geest van saamhorigheid en kameraadschap. De oorlogsvliegers spraken elkaar daarom veelal aan met de voor- of bijnaam, wanneer ze althans een gelijkwaardige rang hadden. Ook veel Nederlandse oorlogsvliegers kregen een 'koosnaam', niet in de laatste plaats omdat het uitspreken van hun namen voor veel Britse oorlogsvliegers moeilijk was. Daarom stond Robbie Wijting in het 64 Squadron bekend als *Witsy* en luisterde Eelco Ferwerda bij het 602 Squadron naar de naam *Backwards*, omdat zijn achternaam volgens zijn collega's overeenkomst vertoonde met het Britse woord *forward*. Verder stonden Jan Bruinier, André Buys, Dick van den Honert en Yoshitaro Roeper Bosch in hun eenheid – het 611 Squadron – bekend als *Bruno*, *Vice*, *Honey* en *Ropy*. In het 322 Squadron hadden diverse gevechtsvliegers de bijnaam 'Neus'.² Op het vlak van de verzorging genoten oorlogsvliegers tal van voordelen ten opzichte van het niet-vliegend personeel. Zo hadden zij recht op meer gerantsoeneerde voedingsmiddelen als melk, vruchtensap en eieren. Tevens kregen zij regelmatig een vitaminepreparaat voorgezet: capsules met kabeljauwleverolie.³ Ook zelf verzuimden zij niet hun aparte status te benadrukken. Zij trokken zich bijvoorbeeld niet al te veel aan van tucht en discipline, onder meer door een allegaartje aan kledingstukken te dragen en regelmatig de groetplicht aan de laars te lappen.⁴ Het 320 Squadron

vormde hierop overigens een uitzondering. Bij de marine-eenheid was, zeker tot medio 1942, wel degelijk sprake van een strakke discipline en hiërarchie.⁵ Belangrijkste oorzaak hiervan was dat de eenheid aanvankelijk onder leiding stond van een zeeofficier. Ook zijn staf bestond grotendeels uit beroepspersoneel van de marine. Zij waren opgegroeid met geheel andere tradities en gebruiken, waarbij van huis uit sprake was van een meer formele omgang tussen de verschillende categorieën personeel.⁶

Op het eerste gezicht leken de oorlogsvliegers dus een tamelijk egalitaire, uniforme groep die ten opzichte van het niet-vliegend personeel allerlei privileges genoot. Dit laatste was zeker waar, maar binnen de groep vliegers was er nader beschouwd tevens sprake van grote sociale, hiërarchische en etnische verschillen. Het duidelijkst zichtbaar voor de buitenwereld en ook het meest ingrijpend, was de scheiding tussen officieren en onderofficieren. Voor officiersfuncties kwamen in principe enkel *gentlemen* in aanmerking die van goede afkomst waren en een dege-lijke opvoeding en opleiding (op een kostschool) hadden genoten.⁷ De onderofficierscategorie was bestemd voor vrijwilligers uit de wat minder goede milieus. Zij hadden niet zo veel verantwoordelijkheden als de officieren, kregen een lager salaris en genoten minder voorrechten. De strikte scheiding tussen beide groepen bleef de gehele oorlog in stand en had tot gevolg dat officieren en onderofficieren op de grond steevast niet dezelfde status en privileges genoten,



Boordschutters van het 320 Squadron doden in juni 1944 op Dunsfold de tijd met het leggen van een kaartje en het lezen van een tijdschrift. Het dagelijks leven van de oorlogsvlieger bestond voor een belangrijk deel uit rondhangen en wachten.

terwijl zij in de lucht exact dezelfde taken uitvoerden en aan dezelfde gevaren waren blootgesteld. Buiten de dagelijkse werkzaamheden op het vliegveld hadden beide categorieën personeel nauwelijks contact met elkaar. Zo maakten zij bijvoorbeeld gebruik van afzonderlijke messes. Die van de officieren was (uiteraard) het meest luxe ingericht. De onderofficiersmess was iets minder comfortabel, maar beschikte wel veelal over dezelfde voorzieningen.

Dit gold niet voor de *airmen's mess*, die was bestemd voor personeel met een rang lager dan die van *sergeant*. Deze fungeerde uitsluitend als eetlokaal. Voor recreatieve bezigheden moesten de korporaals en soldaten hun vertier voornamelijk zoeken in de kantine van de *Navy, Army & Air Force Institutes* (NAAFI).⁸ Dat minderen niet over een eigen mess beschikten, hield verband met het feit dat de RAF vanaf het begin van de oorlog geen vliegend personeel had met een rang lager dan *sergeant*. Ook de slaap- en woongedeeltes voor officieren en onderofficieren verschilden in comfort. Op de compactere vóór de oorlog aangelegde bases beschikten officieren meestal over een eigen kamer. Onderofficieren moesten hun slaapvertrek altijd met een of meerdere collega's delen.⁹ Op de tijdens de oorlog gebouwde *stations* bevonden zowel de officiers- als de onderofficiersonderkomens zich doorgaans in de weinig comfortabele nissenhutten. Onderofficieren woonden hierin vaak met wel tien tot vijftien collega's, terwijl officieren met veel kleinere groepjes van deze onderkomens gebruik maakten.¹⁰

In tegenstelling tot onderofficieren en minderen, hadden officieren ook standaard een privébediende, de *batman*. De werkzaamheden van de *batman* bestonden uit het 's morgens wekken van de officier met een kop thee, het schoonhouden en opruimen van zijn kamer, het poetsen van zijn schoenen en het wassen en stomen van zijn kleding.¹¹ In de eerste oorlogsjaren had vrijwel iedere officier een eigen *batman*. In deze tijd waren de oppassers ook nog vaak burger-



Op de uitgestrekte vliegvelden beschikte de NAAFI niet alleen over vaste schaftlokalen, maar ook over rijdende kantines. Vooral tijdens *tea time* waren deze populair.

bedienden of militairen van een lage rang, meestal oudgedienden uit de Eerste Wereldoorlog. Toen de oorlogseconomie op volle toeren ging draaien en er aan arbeidskrachten een steeds groter gebrek ontstond, maakten op de vliegvelden de meeste mannelijke oppassers plaats voor vrouwen van de WAAF, die, als *batwoman*, vaak meerdere officieren onder hun hoede kregen.¹² Dit was volkomen vanzelfsprekend volgens navigator Freddy Vas Nunes van het 157 Squadron: “Het was natuurlijk ook belachelijk, dat zo’n man werd gebruikt om mijn schoenen te poetsen.”¹³ Op de Britse marineschepen, waar tijdens de oorlogsjaren geen vrouwen werden toegelaten, bleef wel de hele oorlog lager marinepersoneel de taak van *batman* vervullen.¹⁴ Onderofficieren waren zelf verantwoordelijk voor het schoonhouden van hun slaapvertrek en hun kleding, hoewel op sommige vliegvelden een *laundry service* actief was.

Nog op tal van andere manieren kwamen de rangverschillen tot uitdrukking. Zo was het in de bus van het vliegveld naar de dichtstbijzijnde stad bijvoorbeeld gebruikelijk dat de voorste plaatsen werden ingenomen door officieren, de middelste door onderofficieren en de achterste stoelen door minderen.¹⁵ In tegenstelling tot het vooroorlogse beroepspersoneel, dat gewend was aan deze gang van zaken, konden veel oorlogsvrijwilligers zich maar moeilijk vinden in deze starre verdeling. “Het spleet het squadron in tweeën en wij waren in de sergeantenmess eigenlijk tweedehands burgers”, aldus Hans van Roosendaal van het 322 Squadron.¹⁶ Officieren en onderofficieren bevonden zich dus alleen tijdens diensturen – bij de voorbereiding van een gevechtsvlucht, de uitvoering daarvan en bij de debriefing – in elkaars gezelschap. Vooral bij tweekoppige bemanningen was daardoor soms sprake van een uiterst merkwaardige situatie, waarbij zij rondom de uitvoering van een gevechtsvlucht intensief met elkaar samenwerkten en voor overleving van elkaar afhankelijk waren, terwijl zij terug op de thuisbasis weer ieder hun eigen weg gingen.¹⁷ Sommige oorlogsvliegers anticipeerden hierop. Voor Pim de Bruyn Kops van het 320 Squadron was het bijvoorbeeld aanleiding om te verzoeken zijn bevordering tot officier uit te stellen tot na de oorlog. “Ik heb gezegd: ‘Zolang ik in oorlogstijd een bemanning heb die sergeant is, blijf ik ook sergeant. Stuur mijn aanvraag tot officier maar in, zodra de oorlog is afgelopen.’”¹⁸

Terwijl er in RAF-eenheden dus een scherpe tweedeling bestond tussen officieren en onderofficieren, was er in het 320 Squadron zelfs sprake van een driedeling. Het vliegend personeel van de marine-eenheid bestond namelijk niet alleen uit officieren en onderofficieren, maar ook uit minderen met een rang lager dan die van sergeant. Deze laatste groep – voornamelijk boordschutters en vliegtuigtelegrafisten, maar ook enkele vliegers – profiteerde amper van zijn vliegende status. Minderen kregen weliswaar een vliegtoelage, maar ontbeerden beddengoed met lakens, een (redelijk) passend salaris en de speciale maaltijden. Bovendien hadden zij naast hun vliegende taak ook nog eens corveediensten. Dit zette begrijpelijkerwijs kwaad bloed. Het noodgedwongen gebruikmaken van de manschappenkantine voor grondpersoneel omdat – zoals gezegd – de RAF geen vliegend personeel met een rang lager dan *sergeant* kende, versterkte die ergernis nog eens. Niet alleen moesten zij daardoor dagelijks in de rij staan met het niet-vliegend personeel om ‘te worden opgeschept’, ook kwam het regelmatig voor dat de kantine al gesloten was wanneer zij laat in de avond of ’s nachts terugkeerden van een gevechtmissie. Er zat dan niets anders op dan met een lege maag het bed op te zoeken of buiten het vliegveld “van het eigen zakgeld een portie patat te kopen”.¹⁹ Een ander gevolg van deze – voor de RAF unieke situatie – was dat zij zich in een tamelijk geïsoleerde positie bevonden en nauwelijks met collega-oorlogsvliegers in aanraking kwamen. Pas in het voorjaar van 1942 kwam verandering in deze situatie. Doordat de nieuw aangetreden squadroncommandant, Karel Meester, blijk gaf van een meer humane inborst én



Op Zaventem waren de leefomstandigheden in vergelijking met andere vliegvelden in bevrijd gebied behoorlijk comfortabel. In de knusse kamer van George van Dam Merrett, Jan Maas en Bert de Haan van het 320 Squadron (van links naar rechts) hangen aan de muur zelfs nog de *pin-up's* en propagandafoto's van de vorige bewoners. Als tafel hebben zij zich een geïmproviseerd 'bomvin-meubel' toegeëigend.

doordat de hele situatie bij Britse en Canadese collega's in toenemende mate op onbegrip en ontzetting stuitte, mochten minderen met een vliegende functie vanaf begin juni 1942 in de onderofficiersmess van het vliegveld verblijven, terwijl zij ook geen corveediensten meer hoefden te verrichten.²⁰ Als klap op de vuurpijl kreeg het vliegend personeel met een rang lager dan sergeant eind september 1943 ook nog een eigen eetgedeelte in de *airmen's mess*.²¹

Er bestonden ook grote verschillen tussen oorlogsvliegers op basis van nationaliteit en etniciteit. Het niet-Britse personeel kon, zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, globaal worden verdeeld in drie groepen: militairen afkomstig uit de bezette Europese landen, vrijwilligers uit neutrale landen en personeel dat uit een van de Gemenebestlanden kwam. Vaker wel dan niet bestonden de Britse eenheden hierdoor uit een mengelmoes van nationaliteiten. "Een ware Volkenbond", zo typeerde bijvoorbeeld jachtvlieger Loekie Meijers het 602 Squadron waarin hij in 1942 enige tijd diende.²² Enerzijds kon de samenstelling van eenheden met personeel van verschillende achtergronden en nationaliteiten de groepscohesie versterken, omdat hierdoor een gezonde onderlinge rivaliteit ontstond en het personeel uit de verschillende landen zich aan elkaar optrok.²³ Anderzijds kon het ook tot fricties leiden. Daarvan was onder meer sprake tussen Britse militairen en die uit de Gemenebestlanden. Met name beroepsmilitairen waren soms behoorlijk sceptisch over de kwaliteit van het Canadese, Australische, Nieuw-Zeelandse of Zuid-Afrikaanse personeel. De 'colonials' zouden vanwege hun afkomst uit een meer egalitaire samenleving en hun vaak lagere opleidingsniveau, onvoldoende discipline en doorzettingsvermogen hebben

om op effectieve wijze gevechtsoopdrachten te kunnen uitvoeren.²⁴ Doordat dit hen meer dan eens op hardvochtige wijze duidelijk werd gemaakt, voelden veel buitenlandse militairen zich lang niet altijd op hun gemak in de RAF.²⁵ Deze situatie vloeide voort uit de omstandigheid dat het beroepspersoneel, hoewel sterk in de minderheid na 1939, de belangrijkste sleutelposities innam, waardoor hun nog sterk traditionele en zeker niet breed gedeelde ideeën, toch van grote invloed waren op het reilen en zeilen binnen de RAF. Tot een echte uitbarsting kwam het uiteindelijk nooit, hoewel de gevoeligheden wel tot het einde van de oorlog doorsudderden.

Ook etniciteit zorgde voor verdeeldheid onder het vliegend personeel. Een klein aantal oorlogsvliegers had een donkere huidskleur. Aan het begin van de oorlog was namelijk de zogenoemde *colour bar* opgeheven, waardoor het voor hen voortaan mogelijk was het RAF-uniform aan te trekken. Volgens schattingen van het *Air Ministry* telden de geleerden begin 1945 ruim vierduizend kleurlingen. Van hen had een klein aantal, 420 man, een vliegende functie.²⁶ Hoewel in de media veel positieve aandacht werd geschonken aan de deelname aan de luchtstrijd door niet-blanke oorlogsvliegers, bleven raciale vooroordelen en discriminatie tot het einde van de oorlog de kop opsteken.²⁷ Ook een aantal Nederlands-Indische oorlogsvliegers met een donkere huidskleur werd hiermee geconfronteerd. Zo kreeg de op Java geboren en getogen marinejachtvlieger Harry Moekardanoë van het 1844 Squadron van de FAA in 1945 weliswaar een goede halfjaarlijkse beoordeling, maar werd tevens vastgesteld dat hij zich op een aantal punten nog kon verbeteren. Dat hij 'tekortkomingen' vertoonde, was volgens zijn commandant echter gemakkelijk te verklaren: "He is a Javanese and as such his defects are inherent."²⁸

Ten slotte werkten de statusverschillen onder de oorlogsvliegers door. Van groot belang was hierbij in de eerste plaats de functie die zij uitvoerden. Zowel in de RAF als in de FAA genoot de vlieger veruit het meeste aanzien, gevolgd door de waarnemer, de vliegtuigtelegrafist en de luchtschutter.²⁹ Deze pikorde kwam op allerlei manieren tot uiting. Vliegers kregen bijvoorbeeld veel vaker een onderscheiding uitgereikt dan militairen die behoorden tot de andere categorieën vliegend personeel. Ook stonden squadrons in de RAF en de FAA bijna allemaal onder bevel van een officier met een vliegbrevet.³⁰ De bijzondere status van de vlieger was tevens een belangrijke reden waarom in meerkoppige bemanningen de vliegtuigbestuurder ongeacht zijn rang, altijd als de gezagvoerder optrad.³¹ De vlieger was als 'skipper' eindverantwoordelijk voor de gang van zaken aan boord, nam de beslissingen en diende in een noodsituatie een vliegtuig



Harry Moekardanoë, Simon de Ridder en Alexander Smith (van links naar rechts) dienden als jachtvlieger in de FAA. De Ridder en Smith kwamen allebei in maart 1944 om het leven bij een vliegongeval.

pas te verlaten nadat de overige crewleden waren gesprongen.³² Deze situatie, waarbij de functie en niet de rang, bepalend was voor wie de bevelen gaf, was uniek in de militaire wereld. Het kon echter ook problemen in de hand werken. In gemengde crews waarvan de vlieger een onderofficier was en over weinig leiderschapskwaliteiten en natuurlijk overwicht beschikte, konden beslissingen soms openlijk ter discussie worden gesteld door de officieren in zijn crew. Dit kon vanzelfsprekend in de lucht en op de grond tot flinke spanningen leiden en zelfs een negatieve uitwerking hebben op het moreel, de discipline en de groepscohesie.

Behalve de functie als zodanig, was ook nog de hoeveelheid gevechtservaring van invloed op de status van een oorlogsvlieger. Nieuwe en ervaren krachten in een squadron waren, terwijl zij hetzelfde uniform droegen en dezelfde rang hadden, “een wereld van elkaar verwijderd”. Beginnelingen konden zich immers amper een voorstelling maken van wat hun te wachten stond.³³ Pas nadat zij een aantal gevechtsoopdrachten hadden uitgevoerd, mochten zij zich tot de vaste waarden van de eenheid rekenen. Vaak had de vlieger of bemanning dan tevens de beschikking over een ‘eigen’ vliegtuig. Veel oorlogsvliegers koesterden hun persoonlijke toestel en konden hevig teleurgesteld zijn wanneer het verloren was gegaan. Soms leken zij daar nog meer mee in hun maag te zitten, dan met het niet terugkeren van de squadroncollega(s) die het vliegtuig bemande(n). “Vanochtend vloog iemand in mijn geliefkoosd toestel en kwam er niet mee terug. Echt vervelend, want je gaat erg van zo’n toestel houden”, schreef marinejachtvlieger Folef



Een Seafire van de FAA in september 1943 op het vliegveld Yeovilton. Marinejachtvlieger Folef d'Aulnis de Bourouill van het 887 Squadron vond het bijzonder spijtig dat zijn ‘persoonlijke’ Seafire in mei 1944 tijdens een gevechtsvlucht met een collega-jachtvlieger verloren ging.

d'Aulnis de Bourouill van het 887 Squadron van de FAA in mei 1944 over het neerschieten van zijn Seafire-jachtvliegtuig. Hij repte met geen woord over de vlieger die niet was teruggekeerd.³⁴

Spanning en ontlading

De oorlogsvliegers vormden dus, ondanks de gedeelde ervaringen tijdens gevechtsoperaties, de overwegend jonge leeftijd en het feit dat zij deel uitmaakten van een *corps d'élite*, veel minder een egalitaire militaire broederschap dan op het eerste gezicht leek. Dit neemt niet weg dat zij wel steeds met grotendeels dezelfde emoties en gevoelens te maken kregen. Voor de taakuitoefening zaten zij immers allemaal in hetzelfde schuitje, waarbij zij even grote gevaren liepen. Zij werden ongeacht hun rang, functie of etniciteit telkens geconfronteerd met de terugkerende cyclus van opbouwende stress, grote angst tijdens de vlucht zelf en ontlading na de behouden terugkeer. In periodes waarin nauwelijks vliegoperaties plaatsvonden, domineerden juist gevoelens van eenzaamheid en verveling. In het dagelijks leven van de oorlogsvliegers stonden dus globaal vier emoties centraal: angst, opluchting, verveling en eenzaamheid. De scheidingslijnen tussen deze gevoelens zijn overigens niet heel 'hard'. Angst kon immers gemakkelijk resulteren in opluchting na een geslaagde missie, terwijl een oorlogsvlieger die zich verveelde ook tegelijkertijd door eenzaamheid kon worden overmand.

In het vorige hoofdstuk is al uitvoerig stilgestaan bij de angstgevoelens waarmee de uitvoering van vliegoperaties gepaard kon gaan. Vroeg of laat leidde dit tot een toename van gevechtstress en een zekere mate van oorlogsmoeheid. De kans hierop was vooral aanwezig in periodes waarin zeer intensief werd gevlogen. De oorlogsvliegers waren dan vrijwel dagelijks in touw en stegen soms zelfs meer dan één keer per etmaal op voor een gevechtmissie. Dat de kans op overleving klein was werd telkens weer onderstreept doordat na terugkeer van een missie bekende gezichten in de mess ontbraken en bedden in het slaapvertrek onbeslagen bleven. "Het eerst[e] wat we 's morgens vlug deden was bedden tellen. En als we dan zo'n stel lege bedden tegenkwamen dan kregen we weer een klap in ons gezicht en zonk de moed ons in de schoenen", vertelde boordschutter Gerrit van der Wee van het 320 Squadron, die zijn eigen overlevingskansen in het voorjaar van 1942 inschatte op "maximaal 3 maanden".³⁵ Om te voorkomen dat lege plekken in de slaapvertrekken het moreel negatief zouden beïnvloeden, werden na een vermissing de persoonlijke goederen van de oorlogsvlieger verzameld en het bed toegewezen aan een verse kracht. Dit gebeurde volgens Guus Haers van het 320 Squadron vliegensvlug: "s Morgens vroeg zag je een Rode Kruisauto langs de barakken rijden om de spullen op te halen van de jongens die niet waren teruggekomen."³⁶

Af en toe werd deze opdracht zelfs zó snel gegeven, dat bij nader inzien bleek dat de betreffende oorlogsvlieger helemaal niet was neergeschoten, maar alleen had moeten uitwijken naar een ander vliegveld of gewoon door omstandigheden ver achterop was geraakt. Dit laatste overkwam Willem Thorbecke en zijn bemanning van het 622 Squadron, toen hun Lancaster tijdens het dramatische bombardement op Dresden in februari 1945 boven het doelgebied werd getroffen door de Flak, waardoor een van de motoren uitviel. De bommenwerper moest vervolgens op drie motoren met een zeer sterke tegenwind terugvliegen naar Mildenhall. Lange tijd na de rest van het squadron landden Thorbecke en zijn bemanning op hun thuisbasis. Eenmaal terug in hun slaapvertrekken bleek dat hun eigendommen al waren ingepakt en uit de kamers waren verwijderd: "Upon landing, some two hours after the rest of the squadron had returned, we found

the debriefing hall closed, our crew truck gone from our usual parking position, which meant that we had a good one mile walk to the mess. When I reached my room at about 4 AM I found that every possession (even my tooth brush) had been taken away (...). We had been given up for dead. Fortunately there was soap in the bathroom, and I took a bath, said a prayer and went naked to bed.”³⁷

Het vrijwel continu in de weer zijn met het voorbereiden en uitvoeren van gevechtsvluchten ging vanzelfsprekend gepaard met een hoge mate van spanning, waardoor zowel op de grond als in de lucht continu het mogelijk sneuvelen of verongelukken in het achterhoofd rondspookte. De Britse luchtmachtleiding realiseerde zich maar al te goed dat op de grond alles in het werk moest worden gesteld om de lichamelijke en vooral geestelijke gevolgen van de vliegstress te beperken. Oorlogsvliegers dienden daarvoor, tussen de gevechtsvluchten door, zo veel mogelijk verpozing te krijgen. Tevens behoorden voldoende recreatieve mogelijkheden voorhanden te zijn.³⁸ Wanneer zij van tijd tot tijd even hun zinnen konden verzetten, werd hun zowel lichamelijk als geestelijk de mogelijkheid geboden te recupereren en konden zij beter en vooral langer de extreme angsten en spanningen van het vliegen weerstaan. “When they’re off the job”, zo vond een vliegveldcommandant van *Bomber Command*, “they should have as much recreation as possible. Once every eight to ten days a squadron should have a day off, whatever the work. The crew will last longer, though the effort may be submaximal, the long term economy will be worth it.”³⁹ Over het algemeen werd het beleid om de oorlogsvliegers tussen de gevechtsvluchten door zo veel mogelijk rust en recreatie te bieden inderdaad doorgevoerd. Een van de belangrijkste maatregelen betrof het op *stand down* plaatsen van eenheden zodra een missie werd afgeblazen, bijvoorbeeld vanwege slechte weersomstandigheden. Gedurende de rest van de dag zouden zij dan niet meer worden ingezet. Oorlogsvliegers konden hierdoor voor even het knagende gevoel van spanning en angst achter zich laten.⁴⁰

De meerderheid gaf er overigens de voorkeur aan de vrije uren niet op, maar buiten de basis door te brengen omdat, zoals we hiervoor hebben gezien, er binnen de vliegveldbegrenzing sprake was van grote hiërarchische verschillen. Veel oorlogsvliegers, die weinig op hadden met de militaire regels en gebruiken, vertoefden daarom veel liever in een pub in de directe omgeving van het vliegveld, waar in een ongedwongen sfeer, zonder beperkingen van rangen en standen met elkaar kon worden omgegaan.⁴¹ Bijna ieder vliegveld had wel een of meer eigen stamkroegen in de directe omgeving. Deze groeiden weldra uit tot een soort ‘all ranks messes’.⁴² Deze behoefte gold zeker voor bommenwerperbemanningen die uit zowel officieren als onderofficieren bestonden.⁴³ De Engelse pubs waren voor deze crews volgens Jaap ’t Hart, wiens bemanning bij het 103 en 156 Squadron uit beide categorieën personeel bestond, “ideaal om elkaar te leren kennen”.⁴⁴ Ook voor jachtvliegers, die weliswaar niet te maken hadden met andere bemanningsleden, maar in de lucht nauw moesten samenwerken met collega-vliegers van verschillende rangen en standen, bood de pub volgens Jan Flinterman van het 222 Squadron grote voordelen: “Hier kwamen we met z’n allen bij elkaar, onderofficieren, officieren, squadroncommandanten, en ook de *wing commander*. (...) Zo werd een groot gedeelte van het onderling vertrouwen en kameraadschap gevormd, die in de lucht zo belangrijk en noodzakelijk zijn om een hecht team te vormen.”⁴⁵ Een probleem vormde wel de bereikbaarheid van de cafés en dansgelegenheden buiten het vliegveld. Omdat de meeste RAF-bases op het platteland waren gesitueerd, waren er vaak nauwelijks busverbindingen met de omliggende plaatsen. Diverse vliegveldcommandanten staken – omdat zij het van groot belang achtten dat de oorlogsvliegers in een burgeromge-

ving konden recreëren – veel energie in het openen en in stand houden van buslijnen tussen de basis en de dichtstbijzijnde plaats. Dit bood echter lang niet altijd garantie voor succes. Wegens een groot gebrek aan transportmiddelen bleven de verbindingen met de ‘bewoonde wereld’ de hele oorlog matig tot slecht.⁴⁶

De slechte bereikbaarheid was tevens een belangrijke oorzaak voor het feit dat de oorlogsvlieger lang niet altijd zijn vertier buiten het vliegveld zocht. In zulke situaties speelde de mess wél een centrale rol bij de ontspanning. De messes beschikten standaard over een eetgedeelte en een recreatiegedeelte – de zogenaemde *anteroom* – waarin zich een bar en lounge-ruimte bevonden en die was voorzien van geriefelijke leunstoelen, een koffietafel, een piano, een snooker- of biljarttafel, een dartboard en natuurlijk een radio om het laatste oorlogsnieuws te kunnen beluisteren. Ook op de *carriers* van de *Royal Navy* was van een soortgelijke verdeling sprake. Hier maakte al het personeel met de officiersrang voor de maaltijden gebruik van de *wardroom*. Het nuttigen van drankjes en het recreëren geschiedden eveneens in de *anteroom*, waar zich een bar bevond en vaak ook tijdschriften en kranten beschikbaar waren.⁴⁷ Op de veel kleinere MAC-schepen waren deze verschillende voorzieningen niet aanwezig. Zelfs een algemene mess voor officieren – in de Nederlandse marine beter bekend als *longroom* – was op de omgebouwde tankers niet voorhanden. “We hebben toen snel zelf een ruimte gecreëerd, een soort *longroom* net als bij de marine”, zo vertelde waarnemer Cornelis Smits van het 860 Squadron. “Je kon daar ’s avonds gezellig samenzijn. Er stond een orgeltje en in de muur hebben we een luik gemaakt waar je wat te drinken kon bestellen bij de hofmeester.”⁴⁸

Behalve voor de dagelijkse ontspanning was de mess regelmatig het toneel voor allerhande feestpartijen. In het vorige hoofdstuk is al aangegeven dat veel oorlogsvliegers bij de dag leefden en geloofden in de voorbeschikking van hun lot. Een van de gevolgen hiervan was dat zij zich vanwege hun uiterst onzekere toekomstperspectief zo veel mogelijk wilden ‘uitleven’. Bij de minste of geringste gelegenheid om iets te vieren, werd dan ook flink uitgepakt. Dit was vrijwel altijd het geval op feestdagen. Zo trokken op eerste kerstdag de officieren naar de onderofficiersmess om onder leiding van de vliegveldcommandant het diner aan de lagere rangen uit te serveren. Dit nauw met de christelijke traditie van rolomkering verweven gebruik, ter bevestiging en tegelijkertijd ook relativering van de klassenverschillen, vond op bijna ieder vliegveld plaats. Dat gold eveneens voor de sportdag op tweede kerstdag – *boxing day* – en het dansfeest in de avonden. Los hiervan vierden de buitenlandse contingenten ook volop hun ‘eigen’ nationale feesten. Nederlands personeel vierde Koninginnedag op 31 augustus en Sinterklaas op 5 december. Beide feesten werden opgeluisterd met muziek en dans en waren voor al het personeel toegankelijk.

Het organiseren van deze nationale feesten gebeurde uiteraard ook om het gevoel van eenzaamheid voor even naar de achtergrond te verdringen.⁴⁹ Met enige regelmaat stonden tevens zogenaamde *all ranks dances* op de agenda voor mannelijke en vrouwelijke militairen van alle rangen in een van de messes of in een aangeklede vliegtuiglods. Officieel stond het *Air Ministry* afwijzend tegenover dansavonden met vrije toegang voor het voltallige personeel, omdat dit de gewenste afstand tussen officieren, onderofficieren en minderen onder druk zette. Het luchtvaartministerie achtte dit ongewenst omdat naar zijn overtuiging de discipline en het moreel van de vliegtuigbemanningen onlosmakelijk met elkaar verbonden waren. Geheel conform de vooroorlogse denktrant, zag het daarom het liefst dat de afstand tussen de verschillende categorieën personeel en zeker ook tussen de RAF-militairen en de WAAF’s, zo veel mogelijk behouden bleef. Alleen dan zou het moreel op een hoog niveau kunnen worden gehandhaafd. Oorlogsvlie-



De door het 320 Squadron georganiseerde Sinterklaasavond op vliegveld Zaventem bij Brussel in december 1944 trok niet alleen veel Nederlandse militairen maar ook belangstellenden van andere nationaliteit.

gers mochten, kortom, wel hun verveling en spanningen verdrijven tijdens feesten en partijen, maar dan wel bij voorkeur alleen met collega's van dezelfde rang.⁵⁰

Het gedrag van de oorlogsvliegers in de mess en in de pub had een hoog masculiniteitsgehalte. Het uitte zich onder meer door een overmatig gebruik van alcohol en sigaretten en een actief seksueel leven (waarover later meer). Het stevig roken en drinken kon, zoals in het vorige hoofdstuk al is aangegeven, ook een symptoom van gevechtstress zijn. Er was echter sprake van een belangrijk verschil. Wanneer een oorlogsvlieger kampte met gevechtstress dronk hij dagelijks veel te veel en dit was daardoor – zo concludeerden RAF-medici – “quite different from the occasional outburst used to relieve tension after an unpleasant experience”.⁵¹ De RAF-leiding nam, net als de rest van de Britse strijdkrachten, een tamelijk ruimdenkend standpunt in ten aanzien van het gebruik van alcohol op en buiten het vliegveld.⁵² Zij was ervan overtuigd dat het af en toe te diep in het glaasje kijken in belangrijke mate kon bijdragen aan een vermindering van de gevechtstress. Onder meer de in 1942 aangetreden commandant van *Bomber Command*, *air chief marshal* Arthur Harris, was volledig overtuigd van de noodzaak dat oorlogsvliegers zich af en toe lieten gaan. Hij benadrukte dit nog eens kort na de oorlog in het voorwoord voor het boek *Enemy Coast Ahead*, de autobiografie van de bekende en in september 1944 gesneuvelde RAF-vlieger Guy Gibson. “It may well be that the references to ‘parties’ and ‘drunks’ in this book will give rise to criticism, and even to outbursts of unctuous rectitude. I do not attempt to excuse them if only because I entirely approve of them. (...) Remember that

these crews, shining youth on the threshold of life, lived under circumstances of intolerable strain. They were in fact – and they knew it – faced with the virtual certainty of death, probably in one of its least pleasant forms.”⁵³

Op ieder vliegveld waren daarom alcoholhoudende dranken in vrijwel ongelimiteerde hoeveelheden verkrijgbaar en het was een algemeen geaccepteerd gebruik de spanningen van een net afgeronde missie ‘weg te drinken’.⁵⁴ Vooral na het verlies van een kameraad werd meer dan eens troost gezocht in de mess of de pub. “Gauw naar Londen om dronken te worden”, noteerde Frans van Eijk van het 322 Squadron begin september 1944 in zijn dagboek nadat eerder die dag squadroncommandant Kuhlmann en de vluchtcommandanten Plesman en Van Eendenburg boven Frankrijk waren neergeschoten.⁵⁵ Ook een geslaagde bomaanval of een succesvol verlopen luchtgevecht konden aanleiding zijn voor een drinkgelag. “Als ze thuiskwamen en ze hadden een schip met hun bommen gepikt, dan was het uiteraard feest en werd er in de mess een extra biertje gedronken!”, herinnerde de commandant van het 320 Squadron Karel Meester zich.⁵⁶ Desondanks was de discipline ten aanzien van het drankgebruik onder de vliegtuigbemanningen groot. “Overdag werd niet gedronken door piloten die op het vliegrooster stonden of een kans maakten om die dag toch nog te vliegen”, aldus Robbert van Zinnicq Bergmann van het 181 en 182 Squadron.⁵⁷ De enige keer dat zich wel een probleem kon voordoen, was wanneer vliegers die niet *stand by* stonden opeens moesten invallen.⁵⁸

Om de spanningen meester te blijven werd niet alleen stevig gedronken, maar ook flink gerookt. Veel oorlogsvliegers waren kettingroker. In de pubs, messes en briefingruimtes zag het standaard blauw van de rook, niet in de laatste plaats omdat rookwaar vrijwel overal tegen een kleine vergoeding verkrijgbaar was. Soms werden sigaretten zelfs gratis uitgedeeld.⁵⁹ Net als tijdens de Eerste Wereldoorlog startte de *Over-Seas League* in oktober 1939 namelijk een tabaksfonds (*The Tobacco Fund*), waarbij burgers geld konden doneren, zodat aan militairen gratis rookwaar kon worden verstrekt. Daarvan profiteerden ook de Nederlandse strijdkrachten. In de herfst van 1940 bijvoorbeeld, kreeg de marine vijftigduizend sigaretten aangeboden.⁶⁰

Een ander voorbeeld van het jongensachtige, masculiene gedrag waren de risicovolle en absurde spelletjes zoals het zogenaamde *Ceiling Walking*, waarbij iemand werd opgetild door een aantal kameraden om met roet zijn schoenafdrukken op het plafond achter te laten. Verder speelden bemanningen van het Canadese 407 Squadron en het 320 Squadron op Bircham Newton met enige regelmaat *knights and horses*. Daarbij formeerden de beide squadrons zich in duo's bestaande uit een 'ridder' en een 'paard', die elkaar vervolgens te lijf gingen. Het tweetal dat het langst overeind bleef, redde de eer van het squadron. Andere spelletjes waren *Are you there Moriarty*, waarbij de officieren elkaar geblinddoekt bestookten met opgerolde kranten en *The Muffin Man*, waarbij een vlieger het gelijknamige lied moest zingen met een pul bier op zijn hoofd, terwijl hij in de tussentijd door zijn knieën moest buigen. Het zingen van seksistische en vaak cynische liedjes behoorde eveneens tot de vaste ingrediënten van de feestavonden. In veel van de teksten klonk een fatalistische ondertoon door. In het mateloos populaire *stand to your glasses*-lied bijvoorbeeld, bevatte het refrein onder meer de zinnen “A cup to the dead already! And hurrah! For the next that dies”.⁶¹ Deze spelletjes en wedstrijdjes liepen niet zelden behoorlijk uit de hand, waarbij regelmatig iemand iets brak of kneusde.⁶² Het was desondanks geen reden voor de RAF-leiding om in te grijpen en ze te verbieden, overtuigd als zij was van de ‘helende werking’ van het roken, drinken, zingen en spelletjes spelen bij het, in ieder geval voor even, terzijde schuiven van de stress van het gevechtsvliegen.⁶³

Van oudsher achtte de RAF-leiding sportbeoefening van groot belang, omdat het de fitheid en fysieke gesteldheid van het vliegend personeel ten goede kwam.⁶⁴ De grotere, voor de oorlog aangelegde, bases beschikten daarom standaard over diverse faciliteiten zoals een gymnastiekruimte, squash- en tennisbanen en voetbal-, rugby- en hockeyvelden. Van zeer intensief gebruik van deze *pitches* was in oorlogstijd echter geen sprake. Veel operationele oorlogscommandanten waren namelijk van mening dat het weinig zin had om de oorlogsvliegers, die, zoals hiervoor al gesteld, nauwelijks neventaken hadden en zich volledig mochten concentreren op hun vliegende job, te dwingen om te sporten. “It just browns them off”, aldus een RAF-officier. In zulke gevallen bestond het gevaar dat een omgekeerd effect zou worden bereikt en het hun gemoedstoestand en moreel juist niet ten goede zou komen. Volgens veel RAF-commandanten was het regelmatig sporten in oorlogstijd ook niet echt noodzakelijk. “There’s no great need to keep air crews in strict physical training, what you want to be fit for is flying, and the way to keep fit for flying is to go on flying”, vond een vliegveldcommandant.⁶⁵ De deelname aan sportevenementen door oorlogsvliegers vond daarom voornamelijk op vrijwillige basis plaats en de animo hiervoor was doorgaans niet al te groot. De meeste oorlogsvliegers die zich wel uitleefden op een voetbal-, hockey- of rugbyveld waren zonder uitzondering van huis uit sportief. Ook het Nederlandse contingent telde een aantal goede atleten. In hoofdstuk 4 is Herman Glerum al aan de orde gekomen, die tot het cricketteam van de RAF wist door te dringen. Verder kwam vliegtuigtelegrafist Philip Mokkenstorm van het 320 Squadron in oktober 1941 uit voor het gelegenheidsteam van het Nederlands elftal, dat in het Wembley-stadion aantrad tegen België, en maakte jachtvlieger Jat van Mesdag van het 64 Squadron begin 1945 enige tijd deel uit van het hockeyteam van 11 Group van *Fighter Command*.⁶⁶



Tijdens de opleidingsfase werd nog wel (verplicht) gesport. In augustus 1942 toonde een grotendeels uit Nederlanders bestaand team van de *Initial Trainig Wing* in Cambridge zich bijvoorbeeld veruit de beste in een zwemwedstrijd.

Behalve dat veel oorlogsvliegers vaak weinig zin hadden om te sporten, ontbraken op veel van de tijdens de oorlog aangelegde vliegvelden hiervoor deugdelijke faciliteiten. Dat dwong tot improvisatie. Hierdoor kwamen soms ook alternatieve 'sporten' in zwang. Op het kleine Schotse vliegveld Machrihanish, waar het 86o Squadron enige tijd was gestationeerd, gingen bijvoorbeeld frequent twee marinemannen op een balk zittend elkaar met kussens te lijf en op *carriers* en *MAC*-schepen stonden regelmatig deckhockey en touwtrekken op de agenda.⁶⁷ Dikwijls was ook sprake van een regeling met lokale bewoners en instanties, zodat het militaire personeel gebruik kon maken van niet-militaire sport- en recreatiefaciliteiten in de omgeving, zoals gemeentelijke zwembaden, sportvelden of atletiekbanen. *MLD*-personeel dat was gestationeerd op Leuchars kon bijvoorbeeld op gezette tijden een duik nemen in het overdekte bassin van Dundee of op de naburige universiteit van St. Andrews cursussen en lezingen volgen. In Bircham Newton werd in de zomermaanden gebruikgemaakt van het openluchtzwembad van Hunstanton.⁶⁸ Artsen van de *RAF* en de *FAA* juichten dit nadrukkelijk toe, omdat het recreëren en sporten *buiten* de basis niet alleen de fysieke gesteldheid ten goede kwam, maar tevens voor "a complete change of environment" zorgde.⁶⁹ Het aantal militairen dat op gezette tijden het uniform verruilde voor een sportuitrusting was uiteindelijk, zoals gezegd, beperkt. "Er kwam niet zo veel van", aldus vliegtuigtelegrafist Bob de Vries Humèl van het 32o Squadron, die voor de oorlog een fanatiek atleet was geweest. "Vaak moest je de volgende dag weer vliegen of *stand by* staan (...) dus de sportbeoefening is er tijdens de oorlogsjaren wel een beetje bij ingeschoten."⁷⁰

Verlof

Om te kunnen recupereren van de spanningen die gepaard gingen met de uitvoering van vliegoperaties én om oorlogsmoeheid tegen te gaan, werden oorlogsvliegers niet alleen zo veel mogelijk op *stand down* geplaatst, maar kregen zij ook met enige regelmaat vrijaf. De lengte van de verloven varieerde. Afhankelijk van de intensiteit van de vliegoperaties hadden zij, "to avoid staleness", vrijwel wekelijks een of twee etmalen vrij.⁷¹ Daarnaast hadden zij om de zes weken recht op een wat langere vakantie.⁷² Tijdens de kortere verloven konden de oorlogsvliegers zich niet te ver uit de buurt van de basis begeven. Soms vulden zij hun tijd met lange wandel- en fietstochten. Vaker nog boekten zij een kamer in een naburige provinciestad, waar zij zich vervolgens vermaakten met het bezoeken van pubs, de bioscoop of het theater.⁷³ Aan cultuur snuiven werd, behalve het bekijken van wat toeristische trekpleisters, nauwelijks gedaan.⁷⁴ Ook hierbij speelden de leeftijd en vooral de veelal fatalistische instelling van de oorlogsvliegers een belangrijke rol. "De vrijetijdsbesteding in Canada en Engeland was, vrees ik, niet van een buitengewoon indrukwekkend cultureel gehalte en werd sterk beïnvloed door de omstandigheden, onze jeugdige leeftijd en het loslopende vrouwelijk schoon", aldus Eddy Jonker, die vanaf 1943 in de *RAF* zijn opleiding tot vlieger kreeg.⁷⁵

Tijdens de langere vakanties konden de oorlogsvliegers vrijwel geheel Groot-Britannië doorkruisen. Dit bood hen – in tegenstelling tot tijdens de kortere verloven – tevens de mogelijkheid op mentaal vlak wat meer afstand te nemen van het gespannen en monotone leven op het vliegvelden.⁷⁶ Het einde van het verlof was daardoor vaak des te moeilijker en een moment waartegen veel oorlogsvliegers huizenhoog opzagen. Veel artsen van de *RAF* waren daarom van mening dat de vakantieperiodes, behalve dat deze op reguliere basis moesten plaatsvinden, vooral niet te lang mochten duren; anders zouden oorlogsvliegers te veel moeten acclimatiseren



Enkele marinevliegers en een Britse collega op vliegveld Grantham, 1942. Vooral officieren schaften vaak een auto of motor aan. Behalve dat dit goed paste bij hun status als ‘snelle jongen’, was het praktisch: er hoefde niet langer van de overvolle trein of bus gebruik te worden gemaakt.

na terugkomst. “A man is silly to make more than ten days”, vond een RAF-arts. “If he takes more than this, he loses contact with the technique and with current affairs in the squadron. He does not know where things are and has to pick up the threads again.”⁷⁷ De artsen hadden het waarschijnlijk bij het rechte eind, want veel oorlogsvliegers hadden na langere verloven inderdaad vaak de nodige moeite om de draad weer op te pakken. Zo ook Adriaan Manschot, een vlieger van het 320 Squadron. In januari 1945, slechts enkele weken voor zijn dood, schreef hij aan zijn schoonzuster op de avond na terugkeer van een verlof op zijn thuisbasis: “Aerodromes with planes on them, airmen with a deadly look in their eyes, hard beds without white sheets, many other things who all go together with an operational squadron. They are all back and they make one realize that fourteen days leave have gone and that they have gone very quickly.”⁷⁸

Het verlofadres tijdens de langere vakanties was vooral afhankelijk van de privéomstandigheden van de oorlogsvlieger. Voor de meeste wat jongere en nog ongehuwde oorlogsvliegers was de reisbestemming vaak Londen. De bruisende wereldstad, waar talloze nachtclubs, filmtheaters, pubs en andere horeca waren te vinden, was op het gebied van vertier en ontspanning voor velen het summum. De uitgaansmogelijkheden in de overige Britse steden staken hier schril bij af.⁷⁹ In de metropool konden de oorlogsvliegers uitstekend hun masculiniteit uitleven. Meer nog dan in de rest van het land, was er sprake van een lossere seksuele moraal. De vele dansgelegenheden en bars ademden seksuele frivoliteit. Het was daarom niet verbazingwekkend dat de miljoenenstad een grote aantrekkingskracht uitoefende op vooral de groep jongere en onge-

bonden oorlogsvliegers.⁸⁰ Zelfs van de zware luchtaanvallen die de Britse hoofdstad vooral in de beginperiode van de oorlog nog teisterden, trok het vliegend personeel zich over het algemeen, wederom gelet op hun vaak fatalistische gevoelens, nauwelijks iets aan. “Van de bombardementen merk je betrekkelijk weinig, de stad is zoo ontzettend groot. Alleen het anti-lucht [afweer] ’s nachts is oorverdovend”, schreef Heije Schaper eind september 1940.⁸¹ Desondanks moesten veel cafés, bioscopen en nachtclubs in de winter van 1941 tijdelijk de deuren sluiten. Slechts de bars en dansvloeren in een aantal hotels en andere stevige gebouwen bleven geopend. Het duurde tot het voorjaar van 1941, toen veel bommenwerpereenheden van de *Luftwaffe* naar het Oostfront verkas- ten vanwege de op handen zijnde inval in de Sovjet-Unie, voordat de bombardementen op Britse doelen aanzienlijk afnamen. Het uitgaansleven bloeide hierna op als nooit tevoren.⁸²

Omdat onderdak in Londen schaars was, zochten de meeste militairen na aankomst in de metropool eerst een slaapplek. Veel Nederlandse RAF-vliegers, die door hun vlieggeld en verlof- toelage vrij ruim bij kas zaten, konden zich een kamer in tamelijk prestigieuze hotels in hartje Londen permitteren.⁸³ Vliegend personeel van een lagere rang nam zijn intrek in de wat goed- kopere hotels aan de rand van het centrum én in jeugdherbergen van diverse non-profit orga- nisaties.⁸⁴ Vanaf 1943 was het ook mogelijk in een geheel Nederlandse omgeving te vertoeven na de opening van Huize OZO (waarbij OZO stond voor ‘Oranje Zal Overwinnen’) in Hornton Street, vlakbij het metrostation van Kensington.⁸⁵ Anderen brachten de nacht door bij (familie van) een collega of kennis. Jachtvlieger Martin Muller van het 322 Squadron nam geregeld collega’s mee



Een blik op The Strand in het centrum van Londen, december 1940. Veel oorlogsvliegers brachten hun verlof in de Britse hoofdstad door vanwege de haast onbeperkte uitgaansmogelijkheden.

naar het appartement van zijn moeder en stiefvader in de Londense wijk Hampstead. Zijn nog thuiswonende zus Meidie ontmoette op deze manier diverse Nederlandse oorlogsvliegers. “The flat was always overflowing. My mother considered it a duty on her side to do what she could for these young men and hence to offer more or less open house. They were not long stay guests but were given hospitality for the 24 or 48 hours leave generally at weekends. (...) Most of the airmen were of Dutch origin, although there was also a French pilot who visited us for a while. There were three closer friends, Robbert Cohen, Wim Anema and Albert Serruys [Cohen was vlieger bij het 613 Squadron. Anema en Serruys waren als respectievelijk waarnemer en boordschutter ingedeeld bij het 320 Squadron, EvL]. Sometimes there would be three or four guests at a time and someone would have to sleep on the floor, but Martin usually gave an advance warning of bringing someone home. To some of the men it was a very welcoming place to stay in a crowded London and to others it was a small home from home.”⁸⁶

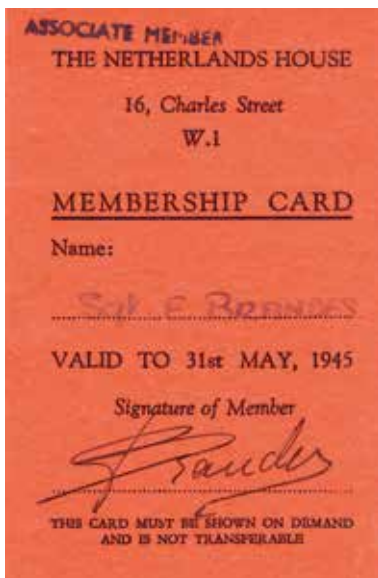
Eenmaal ‘ingeboekt’ trokken veel militairen naar de uitgaanswijken rondom Piccadilly Circus, dat fungeerde als het epicentrum van alle amusement. De verschillende buitenlandse kolonies beschikten hier over eigen ‘nationale’ ontmoetingscentra.⁸⁷ Voor talloze Nederlandse militairen vormde *Oddenino’s Hotel* in Regent Street bij Piccadilly Circus hét startpunt van een avondje uit. Dit hotel, in advertenties omschreven als “the centre of the World”, fungeerde als een soort Hollandse kroeg en ontmoetingsplaats voor “alle vaderlandse vliegers”.⁸⁸ Het telde honderd kamers met eigen bad- en toiletruimte. In het restaurant kon *à la carte* worden gedieneerd en – vanaf kwart voor acht in de avond – worden gedanst. Verder waren er twee bars. De belangrijkste was de *American Bar* met de entree in Upper Regent Street.⁸⁹ Daarnaast en ermee verbonden was *Bobby’s Bar*, die de ingang had op Glasshouse Street.⁹⁰ De meeste restaurants en uitgaansgelegenheden bevonden zich vanaf *Oddenino’s* op loopafstand. Voor een Chinese maaltijd trokken veel Nederlandse vliegers naar de uitgaanswijk Soho. Heel populair was het restaurant *Hong Kong* op Shaftsbury Avenue, waar nasi goreng werd geserveerd, gemaakt met gort, omdat er door de rantsoenering in Engeland in de oorlogsjaren bijna geen rijst beschikbaar was.

Nederlandse oorlogsvliegers trokken niet alleen naar bars en restaurants waar de kans groot was dat ze landgenoten aantreffen, maar zochten tevens uitgaansgelegenheden op waar veel RAF-personeel kwam. Een typische RAF-pub was *Shepherd’s Inn* op de hoek van Trebeck en Shepherdstreet.⁹¹ Gedurende de gehele oorlog was het een favoriete ontmoetingsplaats van vooral jachtvliegers.⁹² Ook *The Brevet Club* in Charles Street genoot grote populariteit onder oorlogsvliegers. Deze pub werd gerund door een voormalig lid van het *Royal Flying Corps*. De in 1922 geopende *RAF Club* op Piccadilly Circus had meer weg van een sociëteit, wat overigens niet belette dat het ledenaantal tijdens de oorlogsjaren verdubbelde van twee- naar vierduizend. Bovendien kregen vanaf begin 1942 alle Britse oorlogsvliegers met de officiersrang tot *flight lieutenant* een gratis lidmaatschap voor de duur van de oorlog. In veel opzichten bleef de *RAF Club* echter ook tijdens de oorlogsjaren een tamelijk conservatief bolwerk. Buitenlandse vliegers konden bijvoorbeeld alleen tegen betaling van een gereduceerd tarief lid worden.⁹³ Sommige van de ‘RAF-pubs’ waren slechts tijdelijk in trek. Dat gold onder meer voor *Brasserie Universal*, dat zich eveneens op Piccadilly Circus bevond. Vanaf 1942 werd deze kroeg, die door de inrichting met tafels en stoelen nogal continentaal aardeed, vooral het domein van Amerikaanse militairen.⁹⁴

Wanneer de pubs om elf uur ’s avonds hun deuren sloten, verhuisden de nachtbrakers naar een van de talloze nachtclubs. Officieel waren die voor de wet alleen toegankelijk voor leden. Deze regeling werd echter handig omzeild door de verkoop op straat en aan de deur van goed-

kope lidmaatschapskaartjes. Veel clubs boden deze al aan voor een shilling, waardoor militairen zonder problemen ter plekke een nieuw entreebewijs konden aanschaffen.⁹⁵ Populair waren onder meer *The Embassy Club* in Old Bondstreet, het tot een danshal omgetoverde *Royal Opera House* te Covent Garden en het voor die tijd megagrote *Palais de Danse* in de wijk Hammersmith.⁹⁶ Veruit de meeste bekendheid genoot echter *The Windmill Theatre* in Great Windmill Street. Deze nachtclub, die zelfs tijdens de zwaarste bombardementen gedurende de *Blitz* gewoon open bleef, was vermaard door de ‘naaktrevues’ waarbij ontklede *Windmill girls* als standbeelden en ‘tableaux vivants’ alle aandacht op zich gericht wisten. Vanzelfsprekend genoten deze ‘actrices’ grote populariteit bij het geallieerde militaire personeel. Dit gold zeker ook voor marinevlieger Jan van Dijken van het 320 Squadron, die uiteindelijk met een van de danseressen, Beatrice Sullivan, in het huwelijksbootje stapte.⁹⁷

Er waren in Londen ook enkele ‘nationale’ uitgaansgelegenheden te vinden. In Sackville Street bevond zich al kort voor de oorlog de Nederlandsche Vereniging (*Dutch Club*), waar officieren korting kregen op de contributie. Verder was in het *Imperial Hotel* aan Russell Square vanaf mei 1941 de Club voor Nederlandsche Strijders gevestigd.⁹⁸ Deze kwam in de plaats van het bij een bombardement vernietigde Zeemanstehuis. De opzet was echter breder. Hij stond niet alleen open voor zeelieden van de koopvaardij, maar voor alle leden van de Nederlandse strijdkrachten. “Maakt allen deze club tot uw tehuis”, was daarom ook in de openingsaankondiging te lezen.⁹⁹ Verder konden Nederlandse Engelandvaarders vanaf juni 1942 terecht in de club Oranjevaren aan Hyde Park Place. Op initiatief van de *British Council* kreeg Nederland een jaar later tevens een eigen sociëteit. Hoewel onder meer Polen, Tsjecho-Slowakije, België en Noorwegen op dat moment al over eigen uitgaanscentra in Londen en in andere Britse steden beschikten, zag de Nederlandse regering, vooral om financiële redenen, aanvankelijk weinig in de vestiging van een nationale club in het centrum van Londen.¹⁰⁰ Pas na aandringen van de Britse ambassadeur Neville Bland en de *British Council*, ging het kabinet overstag. Begin juni 1943 opende



Een lidmaatschapskaartje van *The Netherlands House*. Hoewel veel oorlogsvliegers er van tijd tot tijd een kijkje namen, fungeerde *Oddenino's Hotel* veel meer als ontmoetingsplaats voor het Nederlandse vliegend personeel.

daarom in Charles Street het *Netherland House* de deuren. Op de begane grond waren een bar en een restaurant te vinden. Op de eerste verdieping bevond zich een grote zaal voor voorstellingen en lezingen. Op de derde etage konden biljarters en kaartspelers hun hart ophalen. De vierde verdieping was opgedeeld in enkele klaslokalen voor een Nederlandse school. Hoewel zowel *Netherland House* als Oranjestad in een behoefte voorzagen en ook oorlogsvliegers er soms hun gezicht lieten zien, beschouwde de meerderheid beide clubs als nogal stijf en formeel en verkoos de in haar ogen prettigere sfeer van de meer anonieme en minder formele Britse uitgaansgelegenheden. Het had daarnaast ook nadrukkelijk te maken met de weinig warme gevoelens die de oorlogsvliegers koesterden jegens vooral de (hogere) militairen die in de Britse hoofdstad op de diverse staven werkzaam waren en in hun ogen de oorlog vooral 'vierden'.¹⁰¹

Oorlogsvliegers, onder wie Nederlanders, maakten ook met enige regelmaat hun opwachting in de studio's van de BBC om te worden geïnterviewd of voor de microfoon verslag te doen van gevechtsoperaties.¹⁰² Nog vaker waren zij in de vaderlandse ether te horen bij Radio Oranje. De Britse hoofdstad was eveneens belangrijk voor het aankopen van allerlei (luke)goederen die elders in het land niet of nauwelijks verkrijgbaar waren. Zo lieten de meeste officieren hun RAF- of marine-uniform aanmeten bij een van de talrijke kleermakers in de hoofdstad, zoals Austin Reed in Regent Street en Gieves in Old Bond Street.¹⁰³ In Londen bevonden zich verder, zoals gezegd, gedurende de hele oorlog de regeringsbureaus en de hoofdkwartieren van de marine en de landmacht. Van tijd tot tijd bezochten de squadroncommandanten de luchtvaartafdelingen op het ministerie van Oorlog of Marine voor overleg. Ook het overige Nederlandse personeel dat was ingedeeld bij de RAF of de FAA, kwam met enige regelmaat op zijn hoofdkwartier om de laatste nieuwtjes te horen, te vernemen wie er nog meer in de stad op verlov waren en om er een literfles – in Argentinië gestookte – jenever, alsook een slof Amerikaanse sigaretten op te halen waar zij maandelijks recht op hadden.¹⁰⁴ Verder kon het vliegend personeel dat was ingedeeld in de RAFVR, er de opgave van de gemaakte vliegreuen inleveren voor het innen van hun vliegtoelage.

Net als hun collega's uit andere landen onderhielden de Nederlandse oorlogsvliegers een haat-liefdeverhouding met hun hoofdkwartier. Veel squadronpersoneel was van mening dat de staven bureaucratisch werkten en geen idee hadden wat er speelde in de operationele gelederen.¹⁰⁵ Er heerste, in de woorden van Robbert van Zinnicq Bergmann van het 181 Squadron een "chairborn"-mentaliteit, die onvergelykbaar was met de "airborn"-mentaliteit op de vliegvelden.¹⁰⁶ Ook Robbie Wijting van het 64 Squadron vond dat er merkbare verschillen bestonden tussen beide groepen. "Er was grote spanning tussen de jonge enthousiastelingen die zich bij de daadwerkelijke strijd wilden inzetten en de zittende kaste van ouderen, die naar ons inzien een bureaucratie in stand hielden waar wij jongeren niets mee te maken wilden hebben."¹⁰⁷ Veel oorlogsvliegers koesterden hierdoor een diep wantrouwen ten opzichte van het in de hoofdstad zetelende personeel. Vooral de 'Londense gevarentoelage' was veel actieve militairen een doorn in het oog. Dit neemt overigens niet weg dat verscheidene vliegers van de marine en landmacht tijdens rustperiodes zelf eveneens voor kortere of langere tijd achter een bureau in de metropool terecht kwamen.¹⁰⁸

Vanaf medio 1942 veranderde de atmosfeer in Londen aanzienlijk door de komst van grote aantallen Amerikaanse militairen. Dit had ook gevolgen voor de rol van de stad als uitgaanscentrum. Steeds meer pubs, danszalen en andere uitgaansgelegenheden werden voortaan gedomineerd door Amerikaans personeel. Veel RAF-personeel zocht hierdoor voortaan zijn heil in uitgaansgelegenheden aan de rand van het centrum. "Al onze oude tentjes vielen in handen van de Yanks, wij konden ze niet meer betalen en verlegden ons amusement naar pubs en clubjes in Chel-

sea en Knightsbridge”, aldus Erik Hazelhoff Roelfzema van het 139 Squadron.¹⁰⁹ Na *D-Day* taande de rol van Londen als uitgaanscentrum nog verder. Deels kwam dit doordat de Britse hoofdstad vanaf deze tijd werd bestookt met de v-1 en vooral de v-2. Belangrijker nog was dat veel militair personeel zich vanaf de zomermaanden van 1944 op het vasteland van Europa bevond, waardoor nu vooral Parijs, Brussel en Antwerpen een prominente plaats kregen in het uitgaansleven van geallieerde militairen.¹¹⁰ In deze steden opende een groot aantal nieuwe clubs en sociëteiten de deuren. Verder kwamen er onder meer *RAF officer welfare centres*, die aan officieren voor een bescheiden prijs slaapaccommodatie, voeding en messfaciliteiten aanboden.¹¹¹ De grote steden op het continent oefenden een magnetiserende werking uit op het in de omgeving gestationeerde personeel. De Nederlandse oorlogsvliegers vormden hierop geen uitzondering. De bemanningen van het 320 Squadron waren in de laatste oorlogsmaanden veelvuldig in Brussel te vinden. De jachtvliegers van het 322 Squadron vertoefden vanaf begin 1945 regelmatig in Antwerpen.¹¹² Dit was niet in de laatste plaats te danken aan de grote gastvrijheid waarmee de geallieerde militairen in vooral de eerste maanden na de bevrijding in deze steden tegemoet werden getreden.¹¹³

Lang niet alle oorlogsvliegers beschouwden de viering van hun verlof in Londen als de beste en meest comfortabele methode om de batterijen op te laden. Zij gaven er na een periode van grote spanning en stress juist de voorkeur aan in een rustieke omgeving bij te komen. Vliegtuigtelegrafist Herman Geraets van het 320 Squadron, die genoot van het buitenleven, bracht zijn



Met enige regelmaat verbleven ook oorlogsvliegers op Dogmersfield Park. Hidde Leegstra, Piet Vos, Jan Plesman, Jan Bruinier, Geert Overgaauw (van links naar rechts) maken zich in de zomer van 1941 op voor een duik in het meertje van het landgoed.

vrije uren bijvoorbeeld altijd door op landerijen in de buurt van het vliegveld, waar hij de boeren een handje hielp met het melken van de koeien en andere dagelijkse klusjes. In de mess of de pub was Geraets volgens een collega “nauwelijks te vinden”.¹¹⁴ Voor buitenlands RAF-personeel was het daarnaast mogelijk gebruik te maken van het zogenaamde *Nuffield Aircrew Leave Scheme*, vernoemd naar de subsidiegever, de steenrijke *Lord Nuffield*. Door toedoen van dit fonds konden oorlogsvliegers vanaf begin 1943 tot het einde van de oorlog hun verlof gratis doorbrengen in ongeveer dertig hotels verspreid over geheel Groot-Brittannië. Vrienden of relaties konden er tegen sterke kortingen eveneens een kamer boeken. Het *Scheme* was vooral bedoeld om te voorkomen dat buitenlands vliegend personeel zonder eigen thuis in Groot-Brittannië alsnog het verlof in een militaire omgeving zou moeten doorbrengen en daardoor niet volledig tot rust zou kunnen komen.¹¹⁵ Personeel van de MLD kon, net als het overige marinepersoneel, op tal van plaatsen verspreid over heel Groot-Brittannië in hotels en rusthuizen terecht.¹¹⁶

Een van de populairste bestemmingen voor liefhebbers van rust, natuur en goed eten was een *guest house* in het plaatsje Pitlochry in de Schotse hooglanden. Diverse leden van het 320 Squadron brachten er hun vakantie door. Dit was zeker in het begin van de oorlog vaak het geval toen de marine-eenheid hemelsbreed op slechts enkele tientallen kilometers afstand te Leuchars was gestationeerd. In Pitlochry was het volgens vliegtuigtelegrafist Jaap Boom heerlijk toeven: “schitterende omgeving en puik eten en drinken”.¹¹⁷ Voorts was voor officieren van beide krijgsmacht delen vanaf de nazomer van 1940 het buitenverblijf *Dogmersfield Park* nabij Basingstoke in Hampshire, gehuurd door de regering. Dit vijfhonderd hectare grote landgoed was in eerste instantie bedoeld als vakantieverblijf en voor militairen om te herstellen van ziekte of verwonding. Het bood ruimte aan twintig tot dertig personen.¹¹⁸ Relatief veel vliegend personeel vond in de eerste oorlogsperiode de weg naar het vakantieoord. “Juist van die takken van dienst, welke thans het meest actieve aandeel in den oorlog hebben, onze Koninklijke Marine en de Marine Vliegdiens, komen de meeste bezoekers”, schreef de beheerder van het landgoed in de zomer van 1941.¹¹⁹ Hoewel al er al snel na het begin van de oorlog sprake was van teruglopende bezoekersaantallen, oplopende exploitatiekosten en dreigende beslaglegging door de Britse autoriteiten voor de inkwartiering van geallieerde militairen, bleef *Dogmersfield Park* uiteindelijk tot de zomer van 1945 dienen als rust- en herstellingsoord.¹²⁰

Verveling

De RAF-leiding prefereerde dat de *tour of operations* gelijkelijk was verdeeld over een – niet te lange – periode, zodat de gevechtsstress binnen de perken bleef en de oorlogsvlieger lichamelijk niet al te vermoeid raakte, maar tegelijkertijd wel effectief bleef. “It is much less strain to finish a tour in six months than to drag it out for twelve. It is best for them to operate frequently and regularly”, zo verwoordde een RAF-arts de ideale situatie.¹²¹ Lang niet altijd was dit echter het geval. Soms lag het vliegbedrijf dagenlang stil door slechte weersomstandigheden, de stand van de maan, een rustige fase in de strijd, de stationering in een afgelegen sector of door een gebrek aan inzetbare vliegtuigen. De oorlogsvliegers konden in zulke periodes weliswaar niet sneuvelen, maar tegelijkertijd lag het gevaar op de loer dat zij zich gingen vervelen. Dit kon een afnemend moreel tot gevolg hebben.¹²² “Last summer our losses were terrific, but there was not nearly the fall in morale there was during the winter’s inactivity. They are far more contented when at the job regularly. After a raid there is something to talk about which is interesting and

stimulating, but the period of waiting and anticipation is a strain”, verklaarde een Britse luchtmachtofficier in een vraaggesprek met artsen van de RAF.¹²³

De Britse luchtmachtleiding probeerde uiteraard te voorkomen dat de oorlogsvliegers langdurig niets om handen hadden. Vrijwel dagelijks werden zij daarom, ook in periodes van operationele inactiviteit, ‘ bezig gehouden’.¹²⁴ Dit gebeurde vooral door het voortdurend maken van oefen- en testvluchten. Behalve dat zo hun geoefendheid op peil bleef, gaf het de oorlogsvliegers ook de broodnodige afleiding. Eenzelfde tweeledig doel hadden allerlei luchtvaartgerelateerde activiteiten op de grond. Zo werden zeer regelmatig lezingen en discussies gehouden over allerlei vliegtechnische zaken, zoals navigatie, bewapening en vliegtuigherkenning. Ook stond van tijd tot tijd het beoefenen van de noodprocedures en het controleren van de uitrusting op de agenda. Voorts vonden af en toe *escape and evasion*-oefeningen plaats, waarbij oorlogsvliegers in een afgelegen gebied werden gedropt en vervolgens ongezien moesten trachten terug te keren naar de thuisbasis, terwijl de ‘vijand’ – meestal een in de buurt gestationeerde landmachteneheid – jacht op hen maakte.¹²⁵ Ten slotte werd met enige regelmaat in een naburig zwembad of meertje de *dinghy drill* beoefend, waarbij een *ditch* van het vliegtuig in zee werd nagebootst en de oorlogsvliegers zo snel mogelijk in een reddingsboot moesten zien te klimmen. Oefenen hiermee kon hun overlevingskansen bij een echte crashlanding op zee vergroten.

Om de eentonigheid van het bestaan op het vliegveld tegen te gaan én om de spanningen bij de oorlogsvliegers te verminderen, stonden verder regelmatig allerlei recreatieve activiteiten op en rondom het vliegveld op de agenda. In de *discussion room* konden militairen, geheel in lijn met de Britse tradities, het debat aangaan over de meest uiteenlopende onderwerpen. Vooral sociaalpolitieke onderwerpen waren populair. Op Lasham bijvoorbeeld, stonden begin 1944 de ‘Palestine problems’ in een van de debatten centraal, terwijl op Dunsfold eind februari van hetzelfde jaar werd gediscussieerd over de stelling: ‘A woman’s place is in the home’.¹²⁶ Voorts was op de grotere velden de bioscoop regelmatig het decor van een filmvoorstelling, theateroptreden of muziekconcert. Voor dergelijk vertier beschikte de RAF over eigen diverse theater-, cabaret- en muziekgezelschappen. Veruit het belangrijkste waren de zogenaamde *RAF gang shows*. Dit waren theatergezelschappen die speciaal waren geformeerd om luchtmachtpersoneel te vermaken. In 1944 waren inmiddels tien van deze ensembles in alle oorlogstheaters actief. Voorts beschikte de RAF over een eigen muziekkorkest, de *Central Band of the RAF*, dat na het uitbreken van de oorlog sterk uitbreidde en waar onder meer in juni 1940 het *RAF Symphony Orchestra* uit voortkwam. Minstens zo populair, maar dan in een ander genre, was het *RAF Dance Orchestra*, beter bekend als *The Squadronaires*.¹²⁷

Ook beschikten veel vliegvelden en eenheden, waaronder het 320 Squadron en het Franse 342 Squadron, over eigen muziekbands.¹²⁸ Het grootste deel van het amusement op de vliegvelden kwam echter voor rekening van de *Entertainment National Services Association* (ENSA), een onderafdeling van de eerdergenoemde NAAFI. De in september 1939 opgerichte ENSA groeide in korte tijd uit tot een enorme amusementsorganisatie. Zij verzorgde onder andere film- en toneelvoorstellingen, concerten, cabaret, theater en lezingen op een groot aantal militaire bases, in ziekenhuizen en in fabrieken, met als voornaamste doel het hooghouden van het moreel. In de winter van 1940 op 1941 waren hiertoe al ruim honderd theaters op RAF-bases gebouwd.¹²⁹ Uiteindelijk maakten bijna vierduizend artiesten deel uit van de ENSA, zowel topsterren als onervaren en weinig talentvolle krachten. De kwaliteit van de optredens liep dan ook sterk uiteen. Niet voor niets stond de afkorting van de amusementsorganisatie volgens veel militairen voor



Ook het 320 Squadron beschikte met *Three Twenty* over een eigen muziekcollectief. Uit Nederlands-Indië afkomstige militairen waren hierin sterk vertegenwoordigd. Zanger en leider van de formatie was lange tijd vliegtuigtelegrafist Jimmy Koymans.

'Every Night Something Awful'. Over het algemeen waren de voorstellingen echter van acceptabel niveau.¹³⁰ Belangrijker nog was dat ook de artiesten van de ENSA, los van de kwaliteit van hun shows, een grote bijdrage leverden aan het (tijdelijk) verdrijven van de verveling, eenzaamheid en spanning onder de oorlogsvliegers.

Ook buitenlandse artiesten maakten deel uit van de ENSA. De Poolse luchtmachtstrijdkrachten beschikten zelfs over een geheel eigen afdeling in de entertainmentorganisatie.¹³¹ De Nederlandse bijdrage was veel beperkter. Opvallend was wel dat een oorlogsvlieger, Gerard Schürmann, gedurende de oorlog 'overstapte' naar de ENSA. Schürmann was in 1942, na zijn opleiding tot vliegtuigtelegrafist in Nederlands-Indië, bij het 320 Squadron terechtgekomen en vloog 28 gevechtsoperaties, alvorens hij werd 'ontdekt' door een lid van de *British Council* tijdens een benefietvoorstelling in Croydon. Op verzoek van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen kreeg hij daarop vanaf juli 1943 zes maanden bijzonder verlof om concerten te verzorgen en opnames te maken. Als muzikant oogstte hij grote successen en al snel stuurde minister van Onderwijs Gerrit Bolkenstein erop aan dat het verlof werd verlengd. "Naar mijn bescheiden meening is Schürmann als vliegtuigtelegrafist één uit velen en op dit gebied gemakkelijker te vervangen dan op het gebied waarin hij nu werkzaam is."¹³² Daarvan was de marineleiding minder overtuigd gezien de continue personeelstekorten waarmee het squadron kampte. Toch kreeg Bolkenstein na herhaaldelijk aandringen zijn zin.¹³³ De muziekcarrière van Schürmann kende ondertussen een stijgende lijn. In het voorjaar van 1944 kreeg hij van de *Royal Academy of Music* de prestigieuze *Royal Academic Award with honour* toegekend, waardoor hij in Groot-Brittannië voortaan de titel *master of music* mocht voeren.¹³⁴ Rond dezelfde tijd stapte hij over naar het Ministerie van Oorlog, waar hij, als lid

van het Militaire Gezag, ging werken voor Radio Oranje.¹³⁵ Daarmee kwam definitief een einde aan zijn werk als vliegtuigtelegrafist. Minister Furstner was allerminst te spreken over deze gang van zaken: “Het heeft mij dan ook bevreemd”, zo schreef hij in september 1944, “dat Schürmann, zonder nadere kennisgeving (...) door U ter beschikking van het militaire gezag werd gesteld en (...) voor de Koninklijke Marine (...) een volledig geschikt militair is verloren gegaan.”¹³⁶ In de naoorlogse jaren groeide Schürmann uit tot een componist van internationale allure.¹³⁷

Ondanks deze vlieggerelateerde en recreatieve activiteiten, bleef er – zeker in periodes waarin er geen gevechtsvluchten op de rol stonden – veel tijd over. Die werd dan gedood met rondhangen en nietsdoen in de mess, met kaartspelletjes als bridge en met een partijtje dammen, schaken of *shove ha’penny*, een ander populair bordspel.¹³⁸ Het lezen van boeken en tijdschriften was een andere geliefde bezigheid om de monotonie van het bestaan te doorbreken. Op grotere bases was meestal zelfs een bibliotheek te vinden.¹³⁹ Sommige buitenlandse eenheden, zoals het 320 Squadron, beschikten, behalve over Engelstalige boeken, tevens over een verzameling lectuur in de moedertaal. Bij de marine-eenheid waren de Nederlandstalige boeken vooral afkomstig uit Nederlands-Indië. Kort na het begin van de oorlog riep het Ministerie van Defensie in samenwerking met het Comité ter Bevordering van het Welzijn van Nederlandse Strijders (waarover hierna meer) Nederlanders in de kolonie op, literatuur naar Engeland te sturen. Door deze oproep arriveerden er tot begin 1942 tussen de vijfentwintig- en dertigduizend boeken. Zij kwamen terecht bij onder meer de Irene Brigade, op marineschepen, in (zeemans)tehuizen én op vliegvelden waar Nederlands personeel was gestationeerd. Zelfs vliegers die op individuele basis bij Britse eenheden waren ingedeeld, konden op aanvraag Nederlandse lectuur toegezonden krijgen.¹⁴⁰

Zelf schrijven was een andere geliefde activiteit om de verveling te lijf te gaan. Relatief veel vliegers hielden daarom een dagboek bij. Door dagelijks hun belevenissen op te tekenen, kon niet alleen de tijd worden gedood, maar konden de oorlogsvliegers ook hun zorgen van zich afschrijven. Daarnaast had het bijhouden van de dagelijkse ervaringen een functie in het kader van het al genoemde geloof in het onvermijdelijke. Menigeen achtte de kans groot dat hij zou sneuvelen. Met een dagboek liet hij in ieder geval nog iets tastbaars achter voor zijn nabestaanden. Dit was ook voor leerling-vlieger Piet Vos de voornaamste reden om de beleefde gebeurtenissen dagelijks op te schrijven. “Nu ik hier (...) zoo op mijn eentje op een RAF vliegveld zit en aan niemand mijn plezierige en minder leuke ervaringen kan vertellen, lijkt het me een goede tijdspasseering om zoo van dag tot dag wat neer te schrijven. Als ik dit partijtje niet overleef is het bovendien voor de menschen in Holland waarschijnlijk leuk om toch op deze manier e.e.a. te vernemen van wat me alzo overkwam.”¹⁴¹ Veel vaker nog dan het bijhouden van dagboeken hielden oorlogsvliegers zich bezig met het schrijven van brieven.¹⁴² Meestal correspondeerden de vliegers met collega’s, familie, vrienden en – uiteraard – geliefden.¹⁴³ Het was niet alleen een goede methode om de dag door te komen, maar bovendien een van de weinige manieren om op de hoogte te blijven van de laatste nieuwtjes over Nederlandse collega-vliegers die her en der in Groot-Brittannië waren gestationeerd.

Eenzaamheid

Behalve met verveling, kregen oorlogsvliegers veelvuldig te maken met gevoelens van eenzaamheid. Dit gold in het bijzonder voor de Nederlandse gevechtsvliegers en hun collega’s uit de andere bezette Europese landen, die zich in een vreemd land bevonden, waar niet hun moerstaal

werd gesproken en waar zij meestal geen familie hadden wonen. De gevoelens van verlatenheid werden vaak nog versterkt door de omgeving waarin zij verbleven. Veel van de haastig uit de grond gestampte bases bevonden zich tientallen kilometers van de bewoonde wereld op het platteland in het dunbevolkte Wales, Cornwall of Schotland en waren in de herfst- en wintermaanden soms weken achtereen nauwelijks begaanbaar. De oorlogsvliegers leidden er een miserabel leven doordat zij zich voortdurend moesten wapenen tegen de kou, wind, modder en natigheid. De nissenhutten waarin zij met meerdere collega's leefden, boden weinig comfort door hun slechte isolatie en vochtigheid.¹⁴⁴ Een belangrijk gevolg van het met meerdere personen delen van de slaapruijnte, was dat privacy ontbrak en het er vrijwel nooit rustig was.¹⁴⁵ Bovendien bevonden de nissenhutten zich sterk verspreid over het vliegveld, waardoor de werkruijntes en badhuizen zich vaak op honderden meters afstand bevonden. De oorlogsvliegers moesten daardoor dagelijks grote afstanden afleggen van en naar hun slaapvertrekken. Dit gegeven én het ontbreken van stromend water in de slaaponderkomens, zorgde niet alleen voor veel ongemak, maar ook voor extra spanningen, vooral onder onderofficieren, die met een groter aantal collega's gebruikmaakten van dergelijke onderkomens en die niemand hadden die zich om hen bekommerde. "In winter they have to come in to be briefed, have a meal, go out to the sites and then back. They are damp and dismal. In the site there are no washing facilities and there are no fires at all. There is also no one to look after them", zo vatte een RAF-arts de leefomstandigheden van onderofficieren-vliegers op Britse oorlogsbases samen.¹⁴⁶

Vanzelfsprekend waren deze gebrekkige woonomstandigheden evenmin bevorderlijk voor de gemoedstoestand van de oorlogsvliegers en zij werkten gevoelens van eenzaamheid in de hand. De voor gevechtsoperaties afgekeurde jachtvlieger Dick van den Honert vond bijvoorbeeld het verblijf te Dalcross in Schotland tijdens zijn omscholing naar meermotorige toestellen vreselijk. "Sedert eenige tijd zit ik op dit vliegveld hetgeen een concentratiekamp in den vorigen oorlog was. Die geest hangt er nu nog!", schreef hij begin 1943.¹⁴⁷ August van Rossum van het 502 Squadron vond op zijn beurt zijn plaatsing op St. David's in Wales afschuwelijk. "Dit is wel zo'n ontzettend naar gat. Behalve het vliegveld is er niets om eens afleiding te zoeken", noteerde hij in zijn dagboek.¹⁴⁸ De leefcondities op de Britse vliegvelden waren overigens nog tamelijk comfortabel in vergelijking met die op bases in Noord-Afrika en in Zuidoost-Azië en – aan het eind van de oorlog – op het vasteland van Europa. In deze oorlogsregio's bivakkeerden de oorlogsvliegers bij gebrek aan (geschikte) accommodatie veelal voor kortere of langere tijd in tenten die waren uitgerust met weinig meer dan een veldbed, klapstoeltje en opvouwbaar wasbak.¹⁴⁹ Met name in de koude en natte winter van 1944-1945 was het leven onder canvas op het continent ronduit onprettig. "s Avonds durfde je je bed niet in omdat het vochtig was. 's Morgens wilde je er niet uit omdat je kleren nat waren. (...) Een bad was in die omstandigheden uiterst luxe", herinnerde Jan Linzel van het 33 Squadron zich. Groot verschil was wel dat de oorlog toen inmiddels in een definitieve plooi was gevallen en dat de meeste Nederlandse oorlogsvliegers fysiek dicht bij huis waren en dit ook nadrukkelijk zo ervoeren. Dit had onbetwist een helende werking op de gevoelens van verlatenheid en discomfort.¹⁵⁰

Gevoelens van eenzaamheid deden zich nog des te meer voelen wanneer oorlogsvliegers als eenling bij een reguliere eenheid waren geplaatst. De hiervoor genoemde Piet Vos, die in 1941 als officier de vliegopleiding van de RAF doorliep op vliegveld Grantham en daardoor van een andere mess en slaapvertrek gebruikmaakte dan zijn medeleerlingen, voelde zich van tijd tot tijd behoorlijk alleen: "Ik doe niets dan alleen maar mijn lesjes lopen, een enkel woord met een medeleerling,

dan alleen in het *flight office* als de instructeurs vliegen en ik mijn beurt moet afwachten, alleen een borrel, op m'n eentje aan tafel; en dan wat schrijven. Soms een beleefd gesprek en dan maar weer naar bed. Dit is wel echt eenzaam in een vreemd land, in een vreemd leger.”¹⁵¹ Een belangrijke rol bij de bestrijding van de eenzaamheid van Nederlandse militairen op Britse bodem, was weggelegd voor het in augustus 1940 opgerichte Comité ter Bevordering van het Welzijn van Nederlandse Strijders.¹⁵² Het initiatief hiertoe was afkomstig van Willem van de Stadt, een van de Londense directeuren van de Nederlandse Handel-Maatschappij. Zijn actie kreeg de volle steun van de Nederlandse regering. De financiering geschiedde door overheidssubsidie en donaties van burgers.¹⁵³ Een van de eerste activiteiten van het comité bestond uit het wekelijks sturen van Engelse en Nederlandse tijdschriften naar militaire eenheden en koopvaardijsschepen.¹⁵⁴ Daarnaast stelde het comité gedurende de gehele oorlog tal van andere goederen beschikbaar om het leven van de Nederlandse militairen in hun legerkamp, op hun vliegveld of aan boord van hun schip te veraangemen. Het ging daarbij onder meer om radio's, grammofoonplaten, biljarttafels, voetballen, sjoelbakken en spelletjes.¹⁵⁵ Verder ging het comité film- en theatervoorstellingen organiseren en distribueerde het vanaf de zomer van 1942 vaatjes haring. In december ontvingen de Nederlandse militairen ieder jaar een kerstpakket of een andere verrassing.¹⁵⁶ Deze acties oogstten vanzelfsprekend veel waardering. Niet alleen omdat hierdoor de recreatiemogelijkheden toenamen, maar ook omdat het bij de Nederlandse militairen een zeker 'thuisgevoel' creëerde. Het comité bleef de gehele oorlog actief en werd uiteindelijk in oktober 1945 opgeheven. Enkele maanden later onderstreepte de toenmalige minister van Oorlog, Jo Meynen, in een dankbrief aan Van de Stadt nog eens de eminente rol die het comité had gespeeld. “Het is voor een aanzienlijk deel aan de werkzaamheden van Uw Comité te danken, dat de Nederlandsche soldaat zich in den vreemde thuis gevoelde, daar hij wist en ervoer, dat een Nederlandsch Comité, opgericht en gedragen door particulier initiatief, zijn belangen behartigde, aldus een band scheppende tusschen allen, die ver van huis zich voorbereidden tot de daadwerkelijke bevrijding van het vaderland.”¹⁵⁷

Behalve het comité trok menige Britse burger zich het lot aan van de van huis en haard verdreven buitenlandse militairen. Ook Nederlands personeel kon rekenen op een warm onthaal.



Een kerstkaart van het 320 Squadron die het personeel kon versturen aan kennissen en vrienden in Engeland.

Weldra boden diverse Britse families bij de regering in Londen aan om één of meer militairen tijdens korte vakanties in huis te nemen.¹⁵⁸ Minister Dijkhoorn kon zich meteen vinden in dit aanbod, omdat dit een goede mogelijkheid bood, “het (...) verlof in een huiselijken kring door te brengen”.¹⁵⁹ Er werden lijsten met gastgezinnen opgesteld, die vervolgens aan het Comité ter Bevordering van het Welzijn van Nederlandse Strijders werden overhandigd om ze ‘aan de man’ te brengen. Het initiatief was weinig succesvol en de meerderheid van de Nederlandse militairen liet de logeermogelijkheid bij een Britse familie uiteindelijk aan zich voorbij gaan. De belangstelling was zelfs zo gering dat de Nederlandse consul in Manchester, die zichzelf ook had opgegeven, na verloop van tijd enigszins geïrriteerd aan de bel trok bij de gezant in Londen. “Not only I have received no applications, but a great many of the other people who have offered accommodation have not received any applications either”, schreef hij in januari 1941.¹⁶⁰ De Nederlandse autoriteiten kon echter weinig worden verweten, vooral omdat het ‘probleem’ zich uit zichzelf oploste. Veel militairen legden namelijk vrijwel meteen na aankomst in Groot-Brittannië op eigen houtje contacten met burgers en collega’s, waardoor zij geen behoefte hadden om hun verlof door te brengen bij gastvrije maar wildvreemde Britse families.¹⁶¹ Daarnaast speelde ook mee dat – zoals al aangegeven – nogal wat jonge, ongehuwde oorlogsvliegers hun vrije dagen liever in het gezelschap van hun landgenoten doorbrachten in het bruisende Londen, dan bij een onbekend gezin ergens in een ‘uithoek’ van Groot-Brittannië.

Een klein aantal oorlogsvliegers verkeerde in de gelukkige omstandigheid dat zij bij aankomst al (verre) familie, vrienden, kennissen en relaties in Groot-Brittannië hadden wonen. Zo kwam Robbert Cohen van het 613 Squadron over de vloer bij handelaar William Spurr, met wie zijn vader voor de oorlog regelmatig zaken had gedaan.¹⁶² Jat van Mesdag van het 64 Squadron werd opgevangen door de Britse bedrijfsleider van Van Houten’s Cacaofabrieken, waarvan zijn vader directeur was. Beide oorlogsvliegers brachten ook menigmaal hun verlof bij deze ‘oorlogsfamilies’ door.¹⁶³ In Groot-Brittannië wonende Nederlanders zetten eveneens hun beste beentje voor om het hun landgenoten in wapenrok zo goed mogelijk naar de zin te maken. Ambassadeurszoon Willem Thorbecke, die vanaf 1944 diende als Lancaster-vlieger bij het 622 Squadron, bracht bijvoorbeeld frequent een weekend door op het landgoed van graaf Willem van Bylandt, die op het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Londen werkzaam was als secretaris-generaal.¹⁶⁴ Een nog prominentere rol bij de opvang van oorlogsvliegers en andere militairen speelden Saal en Netty van Zwanenberg. Van Zwanenberg was de gewezen directeur van het farmacieconcern Organon, die direct na het begin van de invasie in Nederland met zijn gezin in Den Haag was ondergedoken. Vervolgens waren zij met valse diplomatieke paspoorten via Zwitserland, Frankrijk, Spanje en Portugal naar Groot-Brittannië ontkomen waar zij een prominente plaats innamen in de ‘Nederlandse kolonie’. De hele oorlog hadden zij veelvuldig Nederlandse militairen te logeren. Onder hen bevond zich ook Freddy Vas Nunes van het 157 Squadron: “De hele oorlog zaten ze continu vol met Nederlanders in uniform, voornamelijk Marine en Luchtvaartmensen, die daar steeds een gastvrij tehuis vonden, als ze met verlof waren.”¹⁶⁵ De weg erheen vonden de oorlogsvliegers via collega’s én via de arts van het 322 Squadron, Carl Schudel, die was getrouwd met de oudste dochter van de Van Zwanenbergs.¹⁶⁶ Een andere vooraanstaande Nederlander die zich het lot van de oorlogsvliegers aantrok was Frans Otten, de president-directeur van Philips. Hij fungeerde in Groot-Brittannië als peetvader voor vijf oorlogsvliegers. Otten zocht zijn ‘oorlogszonen’ regelmatig op, correspondeerde met hen en stuurde ze geld en pakketten met voedsel, kleding en boeken. Ook na de oorlog bleef hij zich over hen ontfermen. Zo gunde hij August

28122/45

**WAR ORGANISATION OF THE BRITISH RED CROSS
AND ORDER OF ST. JOHN**

To: **Comité International de la Croix Rouge**
Genève

Foreign Relations
Department.

Expéditeur SENDER Absender

Name: ROOSENBURG.
 Surname
 Christian name: JAN.
 Forename
 Address: RED CROSS MESSAGE BUREAU, 222,
120, Pall Mall,
LONDON, S.W.1.

MESSAGE Mitteilung
 (Not more than 25 words) (25 mots au maximum) (Nicht über 25 Wörter)

LIEVE ALLEMAAL,
MAAK HET UITSTREKEND HOOP JULIE OOK.
DOE MIJN GROETEN AAN ALLEMAAL.
OOK RIENS EN GROETENDE NOFIE.
AAN MIJN BREVIEUW NAAR HAAR
LOVE JAN.

Date Datum: 13.6.43.

Destinataire ADDRESSEE Empfänger

Name: ROOSENBURG.
 Surname
 Christian name: DIJK.
 Forename
 Address: STADHOF LAAN, 11^B,
DE HAAG,
HOLLAND.

17 JUN 1943

Veel oorlogsvliegers hielden contact met het thuisfront in bezet gebied door middel van Rode Kruisformulieren. Ook Jan Roosenburg, een vlieger van het 320 Squadron, verzond met enige regelmaat dergelijke berichten naar zijn ouders in Den Haag.

van Rossum een betrekking bij Philips en gaf hij een andere oorlogsvlieger, Splinter Spierenburg, in 1955 opdracht de vliegdiens van het elektronicabedrijf op te zetten.¹⁶⁷

Gevoelens van eenzaamheid leidden er eveneens toe dat al snel na aankomst in Groot-Brittannië onder de oorlogsvliegers het verlangen groeide om weer per brief contact te leggen met het thuisfront. In eerste instantie rustte hier nog een verbod op. Gevreesd werd namelijk dat de Duitse autoriteiten represailles zouden opleggen aan familieleden in bezet gebied.¹⁶⁸ De meeste militairen leefden het verbod aanvankelijk na, maar spoedig kon de hunkering om het contact te herstellen nauwelijks nog worden weerstaan. Dit was zeker het geval toen militairen vanaf de nazomer van 1940 zelf berichten uit bezet gebied begonnen te ontvangen.¹⁶⁹ Veel van hen zagen zich nu voor een dilemma gesteld: wel of niet terugschrijven. Onder meer Willem Bakker, een vlieger van het 320 Squadron, verkeerde in dubio nadat hij begin november 1940 een bericht van zijn echtgenote had ontvangen: “De Rode Kruis brief! En nu weet ik niet meer wat te doen. Hier in het hotel hebben ze allemaal plannen gemaakt. Wel schrijven, niet schrijven. Wel – niet. Ik kan me voorstellen dat, nu je geen antwoord krijgt, je vreselijk in de put moet zitten. Maar ik zie er zooveel gevaren in.”¹⁷⁰ De meesten, onder wie Bakker, kozen er uiteindelijk toch voor om terug te schrijven.¹⁷¹ De correspondentie via een formulier van het Internationale Rode Kruis verliep over het algemeen echter uiterst moeizaam. Het document deed er niet zelden meer dan een halfjaar over om de bestemming te bereiken en na *D-Day* werd het op deze manier cor-

responderen zelfs gestaakt, omdat het Rode Kruis in bezet gebied vanaf deze tijd geheel onder Duitse controle kwam te staan.¹⁷²

Behalve via de hulporganisatie konden de Nederlandse militairen in Engeland vanaf begin 1941 tevens één keer per twee weken een ‘gewone’ brief naar het buitenland sturen. Dit gebeurde aanvankelijk via enkele postbusnummers in Londen en Lissabon.¹⁷³ Ook bij reis- en vervoersorganisatie Thomas Cook & Son Ltd. kon enige tijd post voor bezet gebied worden ingeleverd. Om de veiligheid van de familieleden niet in gevaar te brengen, werd wel aangeraden de correspondentie te richten aan vrienden of “verder verwijderde familieleden”.¹⁷⁴ Verder was de inhoud van de brief aan allerlei beperkingen gebonden. Deze moest kort zijn en diende geen foto’s te bevatten. Ook mocht uit niets blijken dat de afzender in militaire dienst was. Verder was het vermelden van (plaats)namen, eenheden en de weersgesteldheid uit den boze, evenals het gebruik van Engelse woorden en het communiceren met versluierungen en codewoorden.¹⁷⁵ In het voorjaar van 1942 raakte deze manier van contact houden buiten gebruik, omdat een van de geadresseerden vanuit Nederland had teruggeschreven naar het postadres in Lissabon, waardoor deze wijze van communiceren mogelijk bekend was geworden bij de Duitse bezettingsautoriteiten.¹⁷⁶

Doordat de communicatie via het Rode Kruis en de ‘postbusconstructie’ moeizaam verliep, stuurden veel militairen al snel post via kennissen en familie in onder meer de Verenigde Staten, Portugal, Zwitserland, Ierland en andere (neutrale) landen naar Nederland.¹⁷⁷ Leerling-vlieger Pierre van Boxtel bijvoorbeeld, schakelde door tussenkomst van een bevriende Britse familie de populaire actrice Deanna Durbin in. Zij liet vervolgens vanuit de Verenigde Staten in juni 1941 aan Van Boxtels ouders in Kaatsheuvel weten dat hun zoon zich gezond en wel in Groot-Brittannië bevond. Amper vier maanden later kwam de Nederlander om het leven bij een vliegongeval.¹⁷⁸ Doordat de Duitse autoriteiten veel post lang vasthielden of helemaal niet doorlieten en tevens dreigden met zware straffen voor diegenen die via een neutraal land een brief naar een familielid in Groot-Brittannië probeerden te sturen, verliep ook deze wijze van corresponderen met horten en stoten.¹⁷⁹ Uiteraard beschikte lang niet iedereen over familie en kennissen in niet-bezette landen. In het voorjaar van 1941 waren er daardoor nog steeds militairen die nog niets van het thuisfront hadden vernomen. Minister Dijkhoorn maakte daarop bekend dat hij bereid was te trachten via het Internationale Rode Kruis inlichtingen in te winnen over de naaste verwanten in Nederland. De aanvragers moesten zich daarbij echter wel realiseren, zo liet de bewindsman weten, dat zo bij de bezetter bekend kon worden dat zij zich in Groot-Brittannië bevonden. Het werd aan de militairen zelf overgelaten om uit te maken of zij dit risico wilden lopen. De meesten namen dit gevaar voor lief en trachtten het contact te herstellen.¹⁸⁰ Hoewel de meerderheid van de Nederlandse militairen in Groot-Brittannië vroeg of laat inderdaad een levensteken uit Nederland ontving, verliep het contact de hele oorlog moeizaam en op onregelmatige basis. Na *D-Day* kwamen nauwelijks nog brieven aan omdat de postbezorging sterk werd gehinderd door de oorlogshandelingen op het continent en doordat het Rode Kruis, zoals gezegd, steeds meer onder Duitse controle kwam te staan.¹⁸¹

Veel uitzichtlozer nog was de situatie voor militairen van wie familie in Nederlands-Indië was achtergebleven. Nadat het overzeese gebiedsdeel in maart 1942 was bezet, bleek het nagevoeg onmogelijk in verbinding te komen met in de kolonie achtergebleven naasten. Niet zozeer de grote afstand was hieraan debet, maar vooral het ontbreken van mogelijkheden om via neutrale landen met het overzeese gebiedsdeel te communiceren. Desondanks trachtten de Nederlandse autoriteiten op allerlei manieren het contact te herstellen. Het hoofdkwartier van de

Marine in Londen stelde bijvoorbeeld vanaf de zomer van 1942 Rode Kruisformulieren beschikbaar voor het eigen personeel.¹⁸² Al snel konden ook briefkaarten en brieven worden verstuurd naar burgers in de bezette kolonie. Verder zond een Australische radiozender regelmatig korte berichten via de ether uit naar Indië van in Groot-Brittannië verblijvend militair personeel.¹⁸³ Begin 1945 werd ook nog de mogelijkheid gecreëerd om “eens per jaar een telegram van hoogstens tien woorden tekst te zenden aan familieleden in Japansche handen”.¹⁸⁴ Al deze pogingen leverden vrijwel niets op omdat de Japanse autoriteiten botweg alle medewerking weigerden. Voor vrijwel alle oorlogsvliegers met een Indische achtergrond bleef het lot van hun familie daardoor tot geruime tijd na de Japanse capitulatie ongewis. Andersom wist ook de achtergebleven familie niet hoe het hun dierbaren verging en waar zij zich bevonden. De jongere zuster van Jan Buning, een voormalig aspirant-reserveofficier van de marine die in Engeland bij de RAF terecht kwam, had bijvoorbeeld geen idee waar haar broer zich bevond. “Wij wisten alleen dat hij kort voor de Nederlandse capitulatie met de rest van het KIM was vertrokken. We dachten dat hij richting Australië was gegaan, omdat dit het meest voor de hand lag.” Het gezin Buning bleef de hele oorlog verstoken van een levensteken van hun zoon en broer. Geen enkele brief of telegram uit Engeland kwam aan. Zij zouden hem ook na de oorlog niet meer terug in de armen kunnen sluiten. In februari 1945 sneuvelde de toen 21-jarige Buning als gezagvoerder van een Lancaster-bommenwerper van het 90 Squadron boven Duitsland. Zijn zuster en ouders vernamen pas geruime tijd na de Japanse capitulatie dat hun zoon en broer in Engeland verzeild was geraakt, oorlogsvlieger was geworden en de oorlog niet had overleefd. “Twee dames van het Rode Kruis zochten mij op in het vrouwenkamp waarin ik me bevond om me het verschrikkelijke nieuws mede te delen”, aldus de zuster van Buning.¹⁸⁵

Doordat zij de hele oorlog in het duister tastten over het lot van hun familie, torsten de Indische oorlogsvliegers continu deze onzekerheid met zich mee.¹⁸⁶ Het zwaarst was dit nog voor de wat oudere, getrouwde militairen met kinderen. “Deze gedwongen scheiding is welhaast het ergste wat ons kon overkomen, vooral omdat men zo helemaal niets van elkaar weet. Voor jullie is het natuurlijk het ergste, onder het juk van de Jappen”, verwoordde Folef d’Aulnis de Bourouill van het 887 Squadron van de FAA deze gevoelens in zijn dagboek.¹⁸⁷ De onzekerheid over het lot van familie en vrienden, in combinatie met de niet zelden uiterst sombere berichtgeving over de toestand in het overzeese gebiedsdeel, leidde soms tot heftige gevoelens van machteloosheid en eenzaamheid. In hoeverre dit effect heeft gehad op het moreel en dus de gevechtswaarde van de ‘Indische oorlogsvliegers’ is niet bekend, maar vermoedelijk was dit beperkt. Velen van hen realiseerden zich dat er weinig aan de situatie was te veranderen en leerden na verloop van tijd – hoe zwaar dit ook was – leven met de gedachte en de last dat zij voorlopig niet van hun dierbaren zouden horen. Bovendien waren zij zich ervan bewust dat voor een terugkeer naar het overzeese gebiedsdeel, eerst de oorlog in Europa ten einde moest zijn. Zij zetten zich daarom volledig in om hun steentje hieraan bij te dragen.

Seksualiteit, liefde en relaties

Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog stonden in Groot-Brittannië de heersende normen en waarden op het vlak van seksualiteit, liefde en relaties al snel onder grote druk. Dit kwam vooral doordat gedurende de oorlogperiode sprake was van minder rigide sociale en morele scheidslijnen, omdat veel vrouwen buitenshuis gingen werken of in militaire dienst traden.



'Hup met die beentjes!' Een groep WAAF's doet gymnastiek oefeningen. Op de Britse vliegvelden waren tijdens de oorlogsjaren duizenden vrouwen gedetacheerd. Talloze relaties met hun mannelijk collega's waren het gevolg.

Geringere sociale controle en minder hechte familiebanden waren daarvan het gevolg.¹⁸⁸ Mede hierdoor opende het verblijf in Groot-Brittannië op het vlak van seksualiteit en relaties voor de Nederlandse oorlogsvliegers een nieuwe horizon, die hen tegelijkertijd voor grote dilemma's en moeilijke keuzes stelde.¹⁸⁹ Dit gold in het bijzonder voor hen die bij aankomst in Groot-Brittannië al waren getrouwd. Dit was overigens een relatief gering aantal. Van de in totaal 647 Nederlandse gevechtsvliegers die aan gevechtsoperaties deelnamen, waren er slechts 116 (bijna 18%) in mei 1940 gehuwd. Veruit de meesten van die 116 hadden hun gezin in Nederland moeten achterlaten en waren daardoor gedwongen tot het langdurig gescheiden leven van hun echtgenotes en eventuele kinderen. Vrijwel zonder uitzondering ervoeren de gehuwde oorlogsvliegers het celibatair leven in Groot-Brittannië als een zware opgave. Jachtvlieger Frans Lutz van het 118 en 167 Squadron, een overtuigd katholiek, beschreef in zijn dagboek openhartig hoe moeilijk hij het hier soms mee had, zeker nadat een Engelse vriendin hem had opgebiecht dat ze verliefd op hem was geworden.¹⁹⁰ Lutz wist zijn rug recht te houden. Hij was echter een van de weinigen. De eenzaamheid, seksuele verlangens en vooral het uiterst onzekere toekomstperspectief leidden er in veel gevallen toe dat ook getrouwde militairen van tijd tot tijd een affaire hadden of zelfs een langer durende relatie aangingen. Niet zelden had dit tot gevolg dat zij nog tijdens of direct na de oorlog de scheidingspapieren aanvroegen.

In enkele gevallen ging een getrouwde militair zelfs een dubbelhuwelijk aan. Het plegen van bigamie was voor Nederlands militair personeel in Groot-Brittannië betrekkelijk eenvoudig, omdat de sociale controle er grotendeels ontbrak en bij een voorgenomen huwelijk niet de burgerlijke stand kon worden geraadpleegd om te controleren of de aanstaande bruidegom daadwerkelijk ongehuwd was.¹⁹¹ Vooral in de eerste oorlogsjaren, toen het verloop van de strijd nog tamelijk uitzichtloos was, ging een aantal militairen in de fout. Eind 1942 waren bij minister van Justitie Johannes van Angeren inmiddels twintig 'dubbelhuwelijken' bekend onder militairen

en zeelieden.¹⁹² Het ging hierbij niet alleen om personeel in de lagere rangen. Ook officieren reden een scheve schaats. Zo kon nog juist worden voorkomen dat de getrouwde commandant van de MLD, die overigens kampte met serieuze geestelijke problemen, in de herfst van 1940 in het huwelijk trad met een Britse vrouw. Onder de actief vliegende oorlogsvliegers is voor zover bekend niemand veroordeeld voor bigamie.¹⁹³ Vroeg of laat kwamen deze dwaalacties uiteraard aan het licht en moesten de militairen zich voor de krijgsraad te velde of de zeekrijgsraad verantwoorden. Het dubbelhuwelijk werd daarbij rechtsongeldig verklaard en ontbonden. De Nederlandse autoriteiten probeerden vanzelfsprekend het aantal bigamiegevallen zoveel mogelijk te beperken.¹⁹⁴ De marine besloot uiteindelijk dat haar personeel ten minste dertig dagen voor de geplande trouwdatum de commandant hiervan op de hoogte moest brengen en hem tevens de gegevens van de aanstaande echtgenote diende door te geven.¹⁹⁵ Verder moest het marinepersoneel aan de predikant of trouwambtenaar zijn militaire zakboekje overleggen om de ongehuwde status te kunnen bewijzen.¹⁹⁶ Bij de landmacht was de militair verplicht een verklaring van zijn commandant in het bezit te hebben waaruit bleek dat hij nog niet was gehuwd.¹⁹⁷

Waarschijnlijk in een nóg moeilijker positie dan de getrouwde oorlogsvliegers, bevonden zich hun echtgenotes in bezet gebied. Hoewel de Duitse bezettingsautoriteiten hen grotendeels ongemoeid lieten, moesten zij zich zien te redden met een uiterst magere uitkering, terwijl zij vaak ook nog eens de zorg hadden over één of meer kinderen. Aanvankelijk kregen de achtergebleven gezinnen nog een gedeelte van het salaris uitbetaald. Het duurde echter niet lang voordat de bezettingsautoriteiten dit bedrag flink terugschroefden. Vanaf oktober 1941 ontvingen familieleden van ‘vermist’ personeel alleen nog een vaste vergoeding. Deze mocht het normbedrag van het zogenoemde Maatschappelijk Hulpbetoon – maximaal 145 gulden per maand (977 euro in 2012) – niet overschrijden.¹⁹⁸ Dit was verre van toereikend om in het levensonderhoud van de achtergebleven gezinnen te voorzien. Daarom ontstonden spoedig, buiten het zicht van de bezetter, steunfondsen voor de financiële bijstand van de achtergebleven families, waaronder het Verjaardagsfonds, het Landrottenfonds en De Zeemanspot. Dit laatste steunfonds was primair voor families van leden van de koopvaardij bedoeld, maar verleende ook steun aan achtergebleven gezinnen van militair personeel.¹⁹⁹ In de loop van 1943 smolten de verschillende hulpcomités samen tot het Nationaal Steunfonds, dat zich, behalve met de hulp van achtergebleven gezinnen, eveneens nadrukkelijk bezig ging houden met de financiering van het verzet.²⁰⁰ Om grote financiële schulden na de oorlog te voorkomen werd trouwens gelijktijdig door de Nederlandse regering in Londen beslag gelegd op een deel van het traktement van het in Groot-Brittannië dienende militaire personeel met een gezin in bezet gebied.²⁰¹

Behalve in financieel opzicht, was de scheiding uiteraard ook psychisch zwaar omdat de vrouwen er zo goed als alleen voor stonden en vaak niet wisten hoe het hun echtgenoot verging. “Ik woonde alleen, terwijl mijn man al die tijd weg was. Dat was natuurlijk erg moeilijk, ik had er geen idee van waar hij was en zelfs of hij nog in leven was”, vertelde de echtgenote van oorlogsvlieger Harry Guyt van het 608 Squadron na de oorlog.²⁰² Ook tegenslagen moesten zij grotendeels alleen zien te verwerken. De echtgenote van marinevlieger Johan Bielfeldt was bijvoorbeeld zwanger toen hij in mei 1940 uitweek naar Groot-Brittannië. De eind 1940 ter wereld gekomen baby overleed echter al na twee maanden door kinkhoest. Bovenop dit verlies kwam, in augustus 1941, ook nog het bericht van de vermissing van haar man, die, naar later bleek, als vlieger van het 320 Squadron bij een gevechtsoperatie voor de Noorse kust was gesneuveld. “Mijn moeder heeft het met het verlies van een kind en haar man tijdens de oorlogsjaren enorm

voor haar kiezen gekregen”, aldus hun zoon Gerard, die bij het uitbreken van de oorlog nog maar net een jaar oud was. “Ik vind het nog steeds wonderbaarlijk dat zij nooit bij de pakken neer is gaan zitten en altijd een vrolijke, levenslustige vrouw is gebleven.”²⁰³ In Nederlands-Indië was de toestand van de achtergebleven vrouwen en kinderen vaak nog veel schrijnender. Zij leefden niet alleen onder het juk van de Japanse bezetter, maar ook verdwenen zij kort na de verovering van het overzeese gebiedsdeel in een van de kampen, waar zij geheel geïsoleerd onder steeds grotere ontberingen moesten zien te overleven. Wanneer zij deze kwellingen heelhuids wisten te doorstaan, vond door de aanvankelijk uiterst instabiele situatie na de Japanse overgave veelal pas geruime tijd later de hereniging plaats.²⁰⁴

Niet alle vrouwen bleven overigens in het thuisland achter. Een handjevol (latere) oorlogsvliegers wist nog net op tijd met zijn gezin Nederland en Nederlands-Indië te verlaten en naar respectievelijk Groot-Brittannië en Australië te vluchten.²⁰⁵ De meerderheid van de naar Australië ontkomen vrouwen en kinderen reisde korte tijd later met hun man mee naar de Verenigde Staten om na afronding van de vliegopleiding te Jackson in zijn kielzog in Groot-Brittannië neer te strijken.²⁰⁶ Voorts liet een aantal oorlogsvrijwilligers uit neutrale en niet-bezette landen hun vrouwen overkomen naar Groot-Brittannië.²⁰⁷ In de eerste oorlogsjaren, toen nog niet zoveel militair personeel in het land aanwezig was, vormde dit nog geen probleem. Militairen dienden alleen het hiervoor bestemde *white form* te ondertekenen, dat hen verantwoordelijk maakte voor het levensonderhoud van hun verwanten. Wanneer ook de benodigde visa en documenten waren geregeld, kon de echtgenote haar koffers pakken.²⁰⁸ De reis over zee was door het onderzeebootgevaar echter bepaald niet risicoloos. Bovendien moest personeel dat zijn gezin naar Groot-Brittannië wilde laten overkomen, daar in de meeste gevallen zelf financieel voor opdraaien.²⁰⁹ In de tweede helft van de oorlog werd het steeds moeilijker vrouwen en kinderen naar het inmiddels overvolle Groot-Brittannië te laten overkomen. In het voorjaar van 1944 volgde ten slotte een algeheel toelatingsverbod. Hoeveel oorlogsvliegers uiteindelijk met hun overgekomen gezin in Groot-Brittannië woonden is niet exact bekend, maar dit aantal is zeer gering geweest.²¹⁰

Ongeveer 535 oorlogsvliegers waren in mei 1940 dus nog niet getrouwd. De meerderheid hiervan – 341 man (bijna 64%) – verkoos uiteindelijk om vrijgezel te blijven. Zij achtten het risico om te trouwen in de uiterst onzekere oorlogstijd te groot.²¹¹ Ook Geert Emmens, vlieger bij het 320 Squadron dacht er zo over: “je nam het maar, vandaag hij, morgen ik. We zaten er toen niet mee. Wel degenen die intieme relaties hadden opgebouwd. Dat heb ik in die tijd bewust niet gedaan.”²¹² Wat daarnaast meespeelde, was dat menig oorlogsvlieger nog niet toe was aan een huwelijk. Weer anderen kwamen in Groot-Brittannië ‘de ware’ niet tegen, terwijl er ook waren die liever trouwden met een Nederlandse vrouw. Andersom gaven mogelijk ook sommige Britse vrouwen er de voorkeur aan om niet in zee te gaan met een buitenlandse militair met een dergelijk risicovol beroep. Los hiervan, speelde seksualiteit uiteraard een belangrijke, zo niet centrale, rol in hun jonge, bol van gevaren en risico’s staande leven. De ‘gezonde’ seksuele lust die zij als jongvolwassenen bezaten, werd nog versterkt doordat zij vrijwel continu in een mannenomgeving vertoefden. Het jacht maken op vrouwelijk schoon was daarbij een ultieme manier om zich te onderscheiden van hun collega’s. Minstens zo belangrijk was dat zij, zoals gezegd, vrijwel voortdurend onder hoogspanning leefden. Seks kon daarbij – net als roken en drinken – als uitlaatklep dienen. Oorlogsvliegers wilden, vanwege hun geringe overlevingskansen, bovendien ‘de boot niet missen’. De vrees bij sommigen om als maagd te sneuvelen was groot. Eveneens van betekenis was nog dat, net als bij veel Britse vrouwen, van sociale controle bij de van huis

en haard verdreven oorlogsvliegers nauwelijks sprake was. Al deze factoren tezamen hadden tot gevolg dat een flink deel van de oorlogsvliegers het ‘ervan nam’. Zij waren bij tijd en wijle zeer actief op het amoureuze vlak, maar wensten zich tegelijkertijd niet te committeren aan een langdurige relatie. Onder meer boordschutter Egbert de Weerd van het 320 Squadron dacht er zo over. Hij stond bij zijn collega’s bekend als *the ladykiller*. Volgens zijn collega Bob de Vries Hümel had De Weerd, die in mei 1942 sneuvelde, op de schoorsteenmantel van hun kamer foto’s van zeker zes tot zeven meisjes staan. “Voor iedere dag één”, aldus De Vries Hümel.²¹³

Om de hierboven genoemde redenen bezochten oorlogsvliegers ook van tijd tot tijd seksclubs en naaktrevues, terwijl sommigen zich ook inlieten met prostituees. Dit was niet zo moeilijk. Vooral in de uitgaansgebieden in Londen waren veel tippelaarsters actief, in het bijzonder in de straten rondom Piccadilly Circus.²¹⁴ Bij dergelijke escapades was niet zelden een grote hoeveelheid drank in het spel. Om deze reden waarschuwde het *Air Ministry* in september 1943 het RAF-personeel nog maar eens nadrukkelijk voor de negatieve gevolgen van deze combinatie. “Never drink till sundown”, was op het pamflet te lezen, “[it] may lead to undesirable sex adventures”.²¹⁵ De combinatie van drank, seksuele driften én de behoefte om de spanningen van de oorlogsvliegerij te onderdrukken, leidden er in de praktijk echter toch vaak toe dat de oorlogsvlieger zich inliet met activiteiten, waarop hij de volgende dag met gemengde gevoelens terugkeek.²¹⁶ Een van de gevolgen van de lossere seksuele moraal was onder meer een flinke toename van het aantal geslachtsziekten. Vooral het aantal syfilisgevallen en gonorroeslactoffers nam explosief toe. Onder het RAF-personeel in Groot-Brittannië steeg het aantal militairen met een seksueel overdraagbare aandoening van 5,5 promille in 1939 naar 18,6 promille in 1945.²¹⁷ Een andere consequentie was een sterke stijging van het aantal buitenechtelijke kinderen. Tussen 1940 en 1945 werden er in Groot-Brittannië ongeveer driehonderdduizend geboren, tienduizend meer dan in de zes jaar voor de oorlog, terwijl een groot aantal Britse mannen juist in deze periode als militair buiten de landgrenzen verbleef.²¹⁸ Ook een handjevol Nederlandse oorlogsvliegers bracht zichzelf op deze wijze in een lastig parket. In de meeste gevallen werd dit opgelost doordat de oorlogsvlieger en zijn in verwachting zijnde geliefde snel in het huwelijk traden, maar soms was dit niet mogelijk, bijvoorbeeld wanneer een van beiden al getrouwd was.

Met een dergelijk dilemma werd onder meer een boordschutter van het 320 Squadron geconfronteerd. Hoewel hij een echtgenote in Nederland had achtergelaten, ontspan zich een liefdesrelatie met een jonge Britse vrouw, die na verloop van tijd zwanger bleek te zijn. Hoewel hij de omgang met haar niet ontkende, weigerde hij te accepteren dat hij de vader van de baby was. Niet alleen hield zij er volgens hem meerdere relaties op na, ook beweerde hij geen geslachtsverkeer met haar te hebben gehad: “Ik heb (...) geen handelingen met haar verricht welke aanleiding zouden kunnen geven tot de toestand waarin zij momenteel verkeert”, aldus de marineman, die daar nog aan toevoegde dat het hem verwonderde dat hij zo laat op de hoogte was gesteld: “Een vreemd geval vind ik het temeer omdat [sic] zij eerst na plm. 5 maanden zwangerschap uitgevonden heeft er mij eens over te schrijven en op een huwelijk met mij aan te dringen.” De burgerrechter moest er uiteindelijk aan te pas komen om het conflict op te lossen. Deze wees de boordschutter aan als vader, waardoor hij te maken kreeg met een zogenoemde *bastardy order*. Dit hield in dat hij voortaan wekelijks een bedrag van zijn soldij moest afdragen voor het onderhoud van het kind.²¹⁹ De boordschutter was niet het enige ‘probleemgeval’ onder de Nederlandse oorlogsvliegers. Een andere marinevlieger, die overigens niet was getrouwd, weigerde bijvoorbeeld botweg zijn buitenechtelijk kind te accepteren, terwijl hiervan wél onomstotelijk vast-

stond dat hij de vader was. Het Amerikaanse meisje dat hij tijdens een kort verlof in New York had ontmoet en zwanger had gemaakt, beviel in mei 1944 van een dochter. De inmiddels naar Groot-Brittannië vertrokken officier-vlieger had aanvankelijk plechtig beloofd terug te keren naar de Verenigde Staten om te trouwen, maar deze toezegging trok hij in juni 1944 in, omdat hij “wilde wachten op een meisje in Holland”. Meer waarschijnlijk was dat hij inmiddels de Britse vrouw had leren kennen waarmee hij in augustus 1944 trouwde. Ook zij raakte zwanger en kreeg een dochter. Beide kinderen zouden hun vader echter nooit leren kennen: hij sneuvelde begin februari 1945 als vlieger van het 320 Squadron.²²⁰

Hoewel het bovenstaande wellicht anders doet vermoeden, was tijdens de oorlogsjaren geen sprake van een volledig losgeslagen seksuele moraal. Er was af en toe zeker sprake van losbandigheid, maar nog veel vaker was dit niet het geval. De meeste relaties begonnen zelfs betrekkelijk braaf.²²¹ Dit was ook het geval met een romance die Freddy Vas Nunes van het 157 Squadron in het najaar van 1942 kreeg met een achtergrondzangeres van een Londens theater. Deze verhouding was in eerste instantie zelfs zuiver platonisch. “Het klikte tussen ons, maar er was geen sprake van zo maar met haar naar bed te gaan tot vele maanden later, toen zij daar zelf het initiatief toenam”, aldus Vas Nunes.²²² De relatie van Vas Nunes liep uiteindelijk spaak. Bij een flink aantal andere oorlogsvliegers was dit niet het geval. Zij traden in de loop van de oorlog in het huwelijk, niet zelden omdat veel geliefden er de voorkeur aan gaven eerst te trouwen, alvorens het bed met elkaar te delen. Dat nogal wat oorlogsvliegers, ondanks de grote gevaren en risico’s die zij liepen, een stabiele, monogame relatie nastreefden, lijkt op het eerste gezicht wellicht verrassend, maar dit was het niet. Het bood hen namelijk een manier om af en toe te kunnen ontsnappen uit de harde, eentonige, militaire en voornamelijk door mannen gedomineerde wereld. Bovendien garandeerde het hen een vorm van geborgenheid, waaraan zij zich in deze uiterst onzekere tijden konden vastklampen, niet in de laatste plaats omdat zij vaak geen familie in Groot-Brittannië hadden en daardoor nóg explicieter op zoek waren naar ‘a home from home’.²²³ Voorts verschafte een huwelijk de mogelijkheid om vooruit te kijken en toekomstplannen te maken.



Tenminste 175 Nederlandse oorlogsvliegers traden tijdens de oorlog in het huwelijk. Een van hen was officier-vlieger Daan Brand van het 320 Squadron. Hij trouwde op 3 september 1942 in Lincoln met de Britse Muriel Tarttelin. In 1943 volgde gezinsuitbreiding met de geboorte van hun zoon Gerard. In juni 1944 raakte Brand in krijgsgevangenschap. Na de oorlog runde hij een tandartspraktijk in Utrecht.

Hieruit kon kracht worden geput om door te zetten en niet op te geven. Achter de horizon van de oorlog wachtte immers een glorieuze toekomst in vrede. Onder meer boordschutter Willem Blok van het 320 Squadron fantaseerde al in oktober 1942, toen de oorlogsvooruitzichten nog niet al te rooskleurig waren, in een brief aan zijn geliefde openlijk over hun leven na de oorlog. “I am never too optimistic about the prospects of the war, but now I really hope, that we’ll be home by next autumn. Think of it, home. We may not have a house with an English fireside yet, perhaps I am not relieved from the Navy, but there would be a kind of security, and sitting at home would not have that dreadful moment ahead of leaving for another few weeks.”²²⁴ Van deze plannen en dromen zou echter niets terechtkomen. Hoewel Blok en zijn Britse verloofde in april 1943 nog wel in het huwelijk traden, kwam de boordschutter al korte tijd later, eind juli, om het leven tijdens een vliegoperatie.

Blok was een van de ten minste 175 oorlogsvliegers (zo’n 33% van alle 535 in mei 1940 nog niet getrouwde oorlogsvliegers) die tijdens de oorlog in het huwelijk traden. Hoewel in 1940 het aantal echtelijke verbintenissen in Groot-Brittannië aanzienlijk steeg, trouwden aan het begin van de oorlog juist nog maar betrekkelijk weinig Nederlandse oorlogsvliegers.²²⁵ Dit kwam vooral omdat de omvang van het Nederlandse contingent luchtvaartpersoneel in deze periode nog betrekkelijk gering was. Verder speelde mee dat de Nederlandse oorlogsvliegers in de eerste maanden na aankomst nog niet zo’n uitgebreide kennissenkring hadden. Veruit de meeste Nederlandse oorlogsvliegers, bijna 60%, trad daarom in 1943 en 1944 in het huwelijk. Dat de oorlogsvooruitzichten toen inmiddels een stuk zonniger waren, zal beslist hebben meegespeeld. Veruit de meeste bruiden – meer dan 82% – hadden de Britse nationaliteit. Verder was ruim 13% Amerikaanse of Nederlandse van geboorte. De overige 5% kwam uit een ander land. De eigenlijke huwelijksvoltrekking was door de oorlogsomstandigheden in de meeste gevallen een betrekkelijk eenvoudige ceremonie, die vaak maar door enkele mensen werd bijgewoond: de bruid met haar familie en de bruidegom met een aantal naaste collega’s, van wie er meestal één als *best man* optrad.²²⁶ Afhankelijk van de lengte van het verlof, vertrokken de meeste stellen aansluitend op de trouwerij voor een korte vakantie. Veel meer dan een enkele dagen durend verblijf in een hotelletje in Londen, in de heuvels in het binnenland of ergens langs de kust zat er vaak niet in, omdat veel militairen meestal slechts beperkt vrijaf konden krijgen.²²⁷ Dat was ook niet vreemd volgens Jan Flinterman van het 322 Squadron, die eind februari 1944 in het huwelijksbootje stapte: “Het was oorlog en de strijd stopte niet, zelfs niet voor een paar wittebroodsweken.”²²⁸

Door de grote risico’s die de oorlogsvlieger liep, was het houdbaarheidsgehalte van sommige verbintenissen kort. Het kwam maar al te vaak voor dat de bruidegom reeds kort na de huwelijksvoltrekking sneuvelde of verongelukte.²²⁹ “Dit beroep is eigenlijk totaal niet geschikt voor getrouwde lui”, schreef boordschutter Wim Kuijpers van het 320 Squadron, nadat opnieuw een gehuwde collega niet was teruggekeerd van een oorlogsmis­sie. Overigens trouwde Kuijpers in oktober 1943 zelf en sneuvelde hij nog geen halfjaar later, in maart 1944, tijdens een oorlogsvlucht boven Frankrijk.²³⁰ In totaal verloren 37 oorlogsbuiden hun man door een ongeval of vijandelijke actie. Ruim 21% van de oorlogshuwelijken kwam daardoor abrupt ten einde.²³¹ Soms sloeg het noodlot al na zeer korte tijd toe. Joop Sillevius, een vluchtcommandant van het 320 Squadron, was bijvoorbeeld nog maar één maand getrouwd toen hij in juni 1944 sneuvelde. Het huwelijk van vliegtuigtelegrafist Pierre van Woesik, ook behorend tot het 320 Squadron, was slechts dertien dagen oud toen hij eind oktober 1943 om het leven kwam. Boordschutter Wilhelmus Melissen, eveneens van de marine-eenheid, was zelfs nog korter gehuwd: al negen dagen

na de ceremonie kwam hij in augustus 1944 om het leven tijdens een oorlogsvlucht.²³² Vanwege de oorlogsomstandigheden kregen in Groot-Brittannië wonende weduwen die niet in hun eigen levensbehoeften konden voorzien vanaf eind 1941 een soort armentoelag die bekend stond als onderstand. Het vaststellen van de hoogte ervan gebeurde door een interdepartementale commissie. Van belang was hierbij onder meer de rang van de overledene, de omstandigheden waaronder hij was omgekomen en het land waar de achterblijvers woonachtig waren. Directe nabestaanden kregen voorlopig geen pensioen omdat het vaststellen van de hoogte hiervan nogal tijdrovend was en de pensioensregeling na de oorlog op de schop zou gaan.²³³

Een huwelijk tussen een Britse vrouw en een Nederlandse militair had tal van juridische consequenties. Na de echtverbintenis kreeg de vrouw namelijk automatisch de Nederlandse nationaliteit, waardoor zij van het ene op het andere moment een *friendly alien* was geworden. Om die reden moest zij voortaan adreswijzigingen en overnachtingen buiten de eigen woonplaats doorgeven aan de politie.²³⁴ Ook deed zij er goed aan om, indien zij ná de huwelijksvoltrekking in dienst wilde treden van een van de Britse militaire hulpkorpsen, eerst permissie te vragen aan koningin Wilhelmina, omdat anders de mogelijkheid bestond dat zij haar nieuwe nationaliteit direct weer zou verliezen vanwege de dienstneming in een vreemde krijgsmacht.²³⁵ Andersom bood de nationaliteitswissel ook mogelijkheden. Wanneer zij al werkzaam was in de oorlogsindustrie of was aangesloten bij een van de hulpkorpsen, kon zij namelijk een verzoek tot ontslag indienen. Dit hoefde overigens niet perse te worden gehonoreerd.²³⁶ Het *Air Ministry* stond namelijk op het standpunt dat de met buitenlandse militairen getrouwde vrouwen – hoewel zij nu van nationaliteit waren veranderd – een bijdrage moesten blijven leveren aan de oorlogsinspanning. Anders zouden, volgens een *squadron leader* in een brief aan het marinehoofdkwartier in november 1942, te veel (voormalige) Britse vrouwen de strijdkrachten via de achterdeur verlaten: “A considerable number of women in the W.A.A.F. have married husbands of other nationalities, such as Americans, Canadians, Australians, Dutch, Free French, Norwegians, Belgians, Czechs, and Poles, and as applications for discharge on nationality grounds began to appear it became obvious that the matter must be considered as a question of principle and that the same rule should be applied to persons of all nationalities who are engaged in the struggle against a common enemy. After very careful consideration had been given to the problem, it was decided that the change of nationality of a British woman after she had enrolled in the W.A.A.F. could not be considered a sufficient reason for her discharge.”²³⁷ Met buitenlandse militairen getrouwde Britse vrouwen konden, als het aan het *Air Ministry* lag, dus alleen vanwege familieomstandigheden worden ontslagen, maar, zo liet de *squadron leader* in dezelfde brief weten, “these sort of circumstances are not normally considered as sufficient ground for releasing British airwomen from service with the Forces”.²³⁸ De Nederlandse regering weigerde, terwijl zij juridisch gezien misschien in haar recht stond, de goede relatie met de Britten hiervoor op het spel te zetten.²³⁹ Veel getrouwde vrouwen bleven daarom ook na de huwelijksvoltrekking hun steentje bijdragen aan de oorlogsinspanning. Er waren aan Nederlandse kant wel enige tijd plannen om met de genaturaliseerde vrouwen, aangevuld met ruim vijftig meisjes van wie een of beide ouders de Nederlandse nationaliteit hadden, een eigen contingent in de WAAF op te zetten. Deze ideeën liepen echter op niets uit.²⁴⁰

De RAF juichte het sluiten van huwelijken door oorlogsvliegers allerminst toe. Gevreesd werd dat het hun effectiviteit en moreel negatief beïnvloedde. Een onderzoek naar psychische problemen onder oorlogsvliegers uit 1942 wees onder meer uit dat privébeslommeringen veelvuldig



De uit IJmuiden afkomstige Nederlandse WAAF Henriëtte Zwart was als chauffeur bij het 320 Squadron ingedeeld. Behalve Zwart dienden in de RAF nog enkele tientallen vrouwen van wie een of beide ouders de Nederlandse nationaliteit hadden. Toch kwam het nooit tot de opzet van een Nederlandse afdeling in het vrouwenhulpkorps.

leidden tot extra spanningen en stress. Een zwangere vrouw, zorgen over huisvesting of financiën konden, zoals ook al in het vorige hoofdstuk is aangetoond, de stress van een oorlogsvlieger aanmerkelijk doen toenemen. Dit was vooral het geval, zo wees onderzoek uit, wanneer oorlogsvliegers zich *tijdens* hun *tour of operations* in de echt verbonden.²⁴¹ De gevechtsvliegerij vroeg naar de inzichten van de RAF-medici een té grote fysieke en mentale inspanning om de aandacht te kunnen verdelen tussen een vliegerloopbaan en een gezinsleven: “It either took the heart out of the airman or left him with a desperately unhappy and hurt wife”, aldus RAF-arts Roland Winfield.²⁴² Hoewel de situatie misschien niet zo zwart-wit was, staat wel vast dat getrouwde oorlogsvliegers anders omsprongen met gevaar dan jonge, ongehuwde collega’s. In veel gevallen waren zij meer berekenend en namen zij minder grote risico’s. Anders dan voor de oorlog, toen de RAF vrijwel uitsluitend uit beroepspersoneel bestond, konden er voor de oorlogsvrijwilligers echter amper juridische obstakels worden opgeworpen en kon het vliegend personeel dat wenste te trouwen niet echt moeilijk worden gemaakt. Enkel wanneer de militair nog niet de leeftijd van 21 jaar had bereikt, diende hij formele toestemming van zijn ouders te hebben.²⁴³

Praktisch gezien was het door de oorlogsomstandigheden niet eenvoudig een relatie in stand te houden. Beide geliefden bevonden zich vaak op grote afstand van elkaar en oorlogsvliegers verhuisden bovendien nog al eens naar een andere basis. Contact houden was hierdoor een hele opgave. Veel van de kersverse echtparen besloten daarom al snel onderdak in de directe omgeving van het vliegveld te zoeken, zodat zij er, ondanks de uitzonderlijke omstandigheden, toch nog een soort burgerbestaan konden nabootsen. Veel operationele commandanten zagen dit verschijnsel met lede ogen aan. Zij waren van mening dat de gevechtswaarde van een getrouwde oorlogsvlieger het meest tot zijn recht kwam wanneer de echtgenote niet in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld woonachtig was en hij zelf op het *station* was ingekwartierd.²⁴⁴ Ook bij de FAA was men deze mening toegedaan, zo bleek uit een bijeenkomst van marineartsen in november 1940: “The undoubted advantages of the continuance of family life are more than counterbalanced by the acute and recurrent anxieties occasioned. Wives of both flying and non flying personnel should be banished to ‘week end’ distance away from Stations”, was in het vergaderverslag te lezen.²⁴⁵ Om hieraan paal en perk te stellen, gold vanaf medio 1942 in de RAF daarom de regel dat – uitgezonderd de reeds op korte afstand gevestigde echtparen – alle echtgenotes van oorlogsvliegers op ten minste veertig mijl van het vliegveld moesten wonen.²⁴⁶ Veel kwam er van deze regelgeving niet terecht, vooral omdat deze nauwelijks controleerbaar was.

Bovendien gold het niet voor ongetrouwde stellen. Erik Hazelhoff Roelfzema van het 139 Squadron kon daardoor aan het eind van de oorlog 'gewoon' met zijn vriendin in de nabijheid van de thuisbasis wonen: "Mijn meisje, Midge, had een kamer gevonden in St. Yves, een mijl of zes van Upwood, en vele nachten fietste ik door het stille, geurige land, de pure zuurstof nog tintelend in mijn aderen en het gedreun van de aanval op Keulen, Hamburg of Berlijn in m'n oren."²⁴⁷ Bij de MLD bleef getrouwd personeel wél tot mei 1945 formeel gerechtigd buiten het vliegveld onderdak te zoeken. De marinevliegers moesten dan wel binnen een cirkel van vijf mijl rondom de thuisbasis wonen, zodat zij in geval van een noodsituatie zich binnen korte tijd op het vliegveld konden melden. Anders dan het *Air Ministry* zag de marineleiding het op korte afstand wonen van de echtgenotes kennelijk niet als een probleem²⁴⁸

Het verblijf van echtgenotes in de directe omgeving van het vliegveld kon echter wel tot nerveuze toestanden leiden. De vrouwen wisten vaak precies wanneer hun partner eropuit trok en verkeerden daardoor tijdens de missies in intense spanning.²⁴⁹ "Als ik op operatie ging, dan hoorde mijn vrouw ons opstijgen en ging niet naar bed voordat we terug waren", vertelde boordschutter Leendert Jonker van het 320 Squadron.²⁵⁰ Wanneer dan ook nog eens een of meerdere toestellen niet terugkeerden op de thuisbasis, was het hek helemaal van de dam. Illustratief voor de situatie die dan kon ontstaan, was de noodlottige aanval op Brest door het 320 Squadron op 25 oktober 1943 (zie ook pagina's 155-156). De Mitchell van vliegtuigtelegrafist Bob de Vries Humèl maakte deel uit van de formatie van squadroncommandant Bakker waarvan twee toestellen werden neergeschoten en twee andere met gevechtsschade moesten uitwijken naar andere Britse vliegvelden. De Vries Humèl landde wel weer gewoon op Attlebridge. Zijn echtgenote wist dit echter niet en zag enkele uren later slechts één bommenwerper terugkeren. "Mijn vrouw en ik hadden onze intrek genomen in een hotel in Alton omdat we nog geen huis hadden kunnen vinden. Zij had mij 's morgens weg zien gaan en 's middags slechts één toestel zien terugkeren, dus ze had het niet meer. Het duurde bovendien ook nog eens heel lang voordat ik weer bij haar kon zijn, omdat de debriefing, vanwege de slachting die was aangericht in onze box, veel tijd in beslag nam."²⁵¹ Om dit soort zenuwslappende situaties uit de weg te gaan, zag een aantal echtparen uiteindelijk af van het samenwonen in de directe omgeving van het vliegveld. Onder meer waarnemer André Hissink van het 320 Squadron dacht dat het beter was dat zijn vrouw op grotere afstand van hem ging wonen. "Ik wilde haar niet meer dicht bij het vliegveld hebben. Zij vond dat goed. Ze zorgde voor onze zoon, dus ze had genoeg afleiding."²⁵²

Terwijl diverse huwelijken, zoals gezegd, al relatief snel weer ten einde kwamen doordat de oorlogsvlieger omkwam, besloten heel wat koppels toch weloverwogen tot gezinsuitbreiding. Minstens 53 van de tijdens de oorlog in het huwelijk getreden oorlogsvliegers (ruim 30%), kregen voor mei 1945 één of twee kinderen. Zij weigerden bij het maken van hun toekomstplannen rekening te houden met de mogelijkheid dat de oorlogsvlieger zou kunnen sneuvelen. Ook Daan Brand en zijn Britse echtgenote kozen doelbewust voor nageslacht. Mocht de marinevlieger sneuvelen, dan had zijn vrouw met een kind toch nog een tastbare herinnering aan hem. Het paar kreeg in 1943, een jaar na hun trouwen, een zoon en hoewel Brand in juni 1944 in krijgsgevangenschap raakte, overleefde hij de oorlog.²⁵³ Voor vrouwen die dienst deden bij een hulpkorps was er bovendien ook nog een meer pragmatische reden om zwanger te raken. Zij zouden dan uit militaire dienst worden ontslagen.²⁵⁴ Diverse bruiden van Nederlandse oorlogsvliegers verlieten op deze manier de WAAF of een ander hulpkorps. Verscheidene 'oorlogskinderen' zouden hun vader echter nooit leren kennen, omdat hij al voor de geboorte of kort erna het leven liet.²⁵⁵ Toen

Geoffrey de Jongh, een 26-jarige accountant die zich als vrijwilliger vanuit Griekenland voor de RAF had aangemeld, eind november 1943 dodelijk verongelukte bij Ossington, was zijn vrouw – met wie hij minder dan een maand daarvoor in het huwelijk was getreden – zwanger. Het kind, een jongetje, werd in 1944 in goede gezondheid geboren, maar groeide op zonder ooit zijn vader te hebben gekend.²⁵⁶

Hoewel iedere oorlogsvlieger uiteindelijk op zijn eigen manier omging met seksualiteit, liefde en relaties, kan – afgaand op het cijfermateriaal – worden gesteld dat de meerderheid er min of meer bewust voor koos zich tijdens de oorlogsjaren niet te binden. Zij achtten daarvoor hun toekomstperspectief te wankel en onzeker. Een forse minderheid van ruim een vijfde koos juist wel voor het huwelijk, niet alleen om uiting te geven aan hun gevoelens van verliefdheid, maar vaak ook omdat zij een verlangen koesterden naar geborgenheid en stabiliteit om te kunnen omgaan met de extreme spanningen. Kortom, welke keuze de oorlogsvliegers ook maakten, vrijwel altijd speelden angst en het uitzicht op een uiterst onzekere toekomst een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol.

Conclusie

Ofschoon oorlogsvliegers naar buiten toe doorgingen voor een tamelijk homogene groep, was in werkelijkheid allerm minst sprake van een militaire broederschap. Er bestonden namelijk onderling grote verschillen. De belangrijkste scheidslijn was die tussen officieren en onderofficieren. Van beide groepen genoten de officieren de meeste faciliteiten en privileges. Er waren verder ook grote etnische en nationale verschillen, terwijl er tevens sprake was van een onderverdeling op basis van status. Die was afhankelijk van de functie en hoeveelheid gevechtservaring van de oorlogsvlieger. Hoewel de oorlogsvliegers dus geen uniform *corps d'élite* vormden, kregen zij in de lucht en ook op de grond zonder uitzondering te maken met dezelfde gevoelens en emoties. Zij voerden immers dezelfde taken uit en liepen evenveel risico om te sneuvelen. Vier emoties stonden hierbij centraal: angst, ontlasting, eenzaamheid en verveling. Om angst en spanning onder controle te kunnen houden, was het op de grond belangrijk dat oorlogsvliegers regelmatig vrijaf kregen en zich konden ontspannen. Dit kon op verschillende manieren. Op het vliegveld speelde de mess hierbij een centrale rol. Deze fungeerde als een soort 'huiskamer' waar de oorlogsvliegers zich op allerlei manieren konden vermaken. Doordat echter de hele oorlog de scheiding tussen de verschillende categorieën personeel in stand bleef, gaf veel vliegend personeel er de voorkeur aan zich tussen de gevechtsvluchten door buiten de vliegveldpoort te ontspannen, waar rangverschillen veel minder een rol speelden. Het recreëren buiten de basis speelde daarom een belangrijke rol bij het op peil houden en verbeteren van het moreel en leverde daarnaast een aanzienlijke bijdrage aan de versterking van de groepscohesie, zowel bij bommenwerperbemanningen als bij jachtvliegers.

Gezien hun uiterst onzekere toekomst leefden de oorlogsvliegers op zeer intense wijze. Regelmatig liepen de avonden in de mess en pub behoorlijk uit de hand door overmatig alcoholgebruik, het zingen van obscene liedjes en het spelen van tamelijk risicovolle spelletjes. De RAF-leiding, zich er van bewust dat de oorlogsvliegers een uitlaatklep nodig hadden, ging opvallend coulant om met dit masculiene gedrag. Zij maakte zich veel meer zorgen over de handhaving van de discipline. Daarvoor moest, zo meende zij, de afstand tussen de verschillende categorieën personeel – officieren, onderofficieren en minderen – zo veel mogelijk gehandhaafd blijven.

Vooral de tijdens de oorlogsjaren in zwang gekomen *all ranks dances* vormden voor veel vooroorlogse beroepsmilitairen daarom een doorn in het oog. Slechts weinig oorlogsvliegers konden zich vinden in het beleid van strikte scheiding tussen de verschillende categorieën personeel. Zij hadden dienstgenomen om mee te helpen de oorlog te winnen en voelden niets voor een strakke militaire hiërarchie op de grond. Hoewel de vrije avonden en de korte verloven belangrijk waren voor de ontspanning, kon de oorlogsvlieger pas *echt* even helemaal tot rust komen tijdens de wat langere vakanties. Veel jonge en ongehuwde oorlogsvliegers grepen deze verlofperiodes aan om naar Londen af te reizen, waar vrijwel onbeperkte uitgaansmogelijkheden voorhanden waren. Nederlandse oorlogsvliegers deden daarbij in de Britse hoofdstad niet alleen nationale uitgaansgelegenheden aan, maar ook typische RAF-pubs, danszalen en nachtclubs. Voor oorlogsvliegers die liever van hun rust genoten, waren er in de landelijke gebieden hotels en rusthuizen beschikbaar waar met korting een vakantie kon worden doorgebracht, waaronder het door de Nederlandse regering gehuurde *Dogmersfield Park*.

Lang niet altijd stond de boog gespannen. Van tijd tot tijd lag het vliegbedrijf zelfs zo goed als stil. Omdat veel *stations* zich in dunbevolkte gebieden ver van de bewoonde wereld bevonden en de accommodatie vaak te wensen overliet, lag in zulke periodes het gevaar van verveling en eenzaamheid op de loer. Dit kon het moreel aantasten. Onderzoek wees uit dat langere periodes van inactiviteit zelfs een negatievere uitwerking hierop konden hebben dan zware verliezen. De RAF probeerde deze situaties te voorkomen door de oorlogsvliegers op de grond zo veel mogelijk bezig te houden. Dit gebeurde met allerlei vlieggerelateerde werkzaamheden, maar ook door het organiseren van diverse recreatieve activiteiten, waaronder debat- en leesavonden en film-, theater- of muziekvoorstellingen. De organisatie die hierbij een centrale rol speelde was de ENSA. Specifiek voor de Nederlandse oorlogsvliegers ontplooidde het Comité ter Bevordering van het Welzijn van Nederlandse Strijders de nodige activiteiten. Daarnaast trokken ook Britse en Nederlandse burgers zich hun lot aan. Ondanks deze uitgebreide steun en hulp bleef het verlangen naar contact met het thuisfront groot. Met familie in Nederland konden de oorlogsvliegers, zij het moeizaam, tot ver in de oorlog corresponderen. Diegenen met familie in Nederlands-Indië daarentegen, bleven vanaf 1942 geheel in het ongewisse over het lot van hun naasten.

Het leven in continue spanning en angst had ook consequenties op het privévlak. Van de bijna 650 man vliegend personeel dat aan gevechtsoperaties deelnam, was een klein gedeelte – bijna 18% – bij aankomst in Groot-Brittannië al getrouwd. De gehuwden maakten een moeilijke tijd door in Groot-Brittannië. De langdurige scheiding en fatalistische gedachten over hun overlevingskansen drukten zwaar op het gemoed. De meerderheid was hierdoor niet in staat om een celibatair leven te leiden. Nog moeilijker hadden het de echtgenotes die in bezet gebied waren achtergebleven. Zij moesten het zien te rooien met steeds minder financiële steun, terwijl in Nederlandse-Indië de vrouwen en kinderen zelfs in interneringskampen terechtkwamen. De oorlogsvliegers die ongehuwd in Groot-Brittannië arriveerden, maakten in de gegeven omstandigheden een keuze uit twee verschillende gedragspatronen. De meerderheid – bijna 64% van de 535 in mei 1940 nog ongehuwde oorlogsvliegers – koos ervoor zich niet te binden. Het uiterst onzekere toekomstperspectief overtuigde hen ervan dat het beter was een diepgaande relatie, zolang de oorlog duurde, uit de weg te gaan. De lossere seksuele moraal had wel tot gevolg dat sommige van deze oorlogsvliegers, vaak onder invloed van drank, in lastige situaties verwickeld raakten. Soms had dit forse consequenties. Een handjevol Nederlandse oorlogsvliegers werd bijvoorbeeld geconfronteerd met een ongewenste zwangerschap. Minstens 175 oorlogsvliegers

– ruim 27% van de in mei 1940 niet-getrouwden – ging juist wel een serieuze relatie aan die nog tijdens de oorlog uitmondde in een huwelijk. Zij prevaleerden de geborgenheid van een relatie boven het vrijgezellenbestaan, onder meer omdat zij op deze manier van tijd tot tijd konden ontsnappen uit de harde militaire wereld. Een liefdesverhouding bood hun juist houvast in een uiterst onzekere tijd en gaf hun de mogelijkheid toekomstplannen te maken voor na de oorlog. Voor meer dan 20% van de tijdens de oorlog getrouwde echtparen zouden deze betere tijden echter nooit aanbreken, omdat de oorlogsvlieger – soms al na een paar weken – om het leven kwam. Het leven van de oorlogsvlieger op de grond stond dus grotendeels in het teken van angst, spanning, eenzaamheid en verveling. De RAF stelde overigens veel in het werk om voldoende afleiding te bieden. Een oorlogsvlieger die goed in zijn vel zat, beschikte immers over een goed moreel, waardoor hij zijn gevechtstaak effectiever kon uitvoeren.