



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

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

van Loo, P.E.

Publication date
2013

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

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

General rights

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

Disclaimer/Complaints regulations

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



Tijdens de *Victory Parade* in Londen op 8 juni 1946 waren duizenden mensen op de been. Aan de overwinningsparade nam ook een Nederlands detachement deel.

7 | De oorlog voorbij

“Dear Madam, I am a Catholic priest and I attended your son, when he was dying. I gave him the last Sacraments according to the rite of the Roman Catholic Church. He was perfectly conscious and one of his last requests to me was to get into touch with his mother and to tell her that he was not afraid to die and he loved her more than anyone in the world.”

(Brief van pater Victor van het Capucijnenklooster in Chester, geschreven op 4 november 1941 aan de moeder van de kort daarvoor verongelukte RAF-vlieger Pierre van Boxtel.¹)

Een nieuw begin

Begin mei 1945 kwam er, na bijna zes jaar strijd, een einde aan de Tweede Wereldoorlog in Europa. Met het neerleggen van de wapens behoorden ook het risicovolle bestaan van de oorlogsvliegers en hun gedwongen verblijf buiten de eigen landsgrenzen tot het verleden. Nu de vrede was weer-gekeerd gingen bij hen – sommigen waren al meer dan vijf jaar van huis – de eerste gedachten uit naar een hereniging met familie en vrienden. Weldra moesten zij zich echter ook op hun toekomst beraden. Centraal stond daarbij de vraag of zij het militaire uniform trouw wilden blijven, dan wel de voorkeur gaven aan een maatschappelijke carrière buiten de krijgsmacht. De meerderheid koos uiteindelijk voor demobilisatie en terugkeer naar het civiele leven. In dit laatste hoofdstuk komt aan bod hoe het hen verging na het staken van de strijd. Centraal staat de vraag of en hoe zij erin slaagden een maatschappelijke of militaire carrière op te bouwen. Verder komt aan bod in hoeverre de Nederlandse krijgsmacht profiteerde van de oorlogservaring en in welke mate het oorlogsverleden – en dan vooral de angstgevoelens die met de oorlogsvliegerij gepaard gingen – na 1945 nog een rol speelde in het dagelijks leven. Ten slotte wordt nagegaan op welke wijze de beeldvorming over de oorlogsvliegers zich in de loop der jaren ontwikkelde.

Terug naar huis

In de nazomer van 1944 bereikten de eerste geallieerde troepen Nederlandse bodem. Onder groot enthousiasme van de bevolking bevrijdden zij vanaf begin september het grondgebied ten zuiden van de grote rivieren. Dit bood oorlogsvliegers die afkomstig waren uit de bevrijde provincies de mogelijkheid hun familie weer op te zoeken. Zij die hun naasten in het westen en noorden van het land hadden wonen, moesten noodgedwongen tot na de Duitse capitulatie wachten. Nóg veel meer geduld moesten de oorlogsvliegers uitoefenen, van wie de familie zich in het buitenland of in Nederlands-Indië bevond. De eerstgenoemde groep was genoodzaakt te wachten op het moment van demobilisatie. Militairen met familie in Nederlands-Indië moesten lijdzaam toezien hoe de oorlog tegen Japan zich ontwikkelde. Pas toen dit land in augustus 1945 was verslagen en de rust in het overzeese gebiedsdeel weer enigszins was weergekeerd, kwam

ook voor hen het weerzien in zicht. Het duurde uiteindelijk tot medio oktober 1945 voordat de eerste familieherenigingen in de archipel konden plaatsvinden.² De drang naar een weerzien was vanzelfsprekend erg groot. Vaak hadden de oorlogsvliegers vijf jaar of langer gescheiden van hun familie geleefd. Veel ouders en andere gezinsleden wisten bovendien vaak niet eens dat hun zoon of broer actief was als oorlogsvlieger, inmiddels getrouwd was en soms zelfs al kinderen had. “My parents did not know where I was, what I did or if I was still alive. I was equally in the dark”, aldus waarnemer Christiaan Gutteling van het 860 Squadron, die in 1943 met een bootje vanuit Nederland naar Groot-Brittannië was gevlucht.³ Hetzelfde gold voor de ouders van Jan Roosenburg, een vlieger van het 320 Squadron. Achteraf gezien was zijn moeder blij dat zij tijdens de bezettingsjaren niet had geweten dat haar zoon in Engeland dienst deed als oorlogsvlieger. “O Jan, als ik toch eens had geweten”, schreef zij kort na de Duitse capitulatie, “als ’s avonds en ’s nachts die geweldige machines over ons heen trokken, dat jij daar bij was en dat van die ‘so many missing’, mijn Jan er één had kunnen zijn. Ik heb nooit gedacht dat jij zelf zou gaan vliegen en ik ben ontzettend dankbaar dat ik ’t niet geweten heb, ’t zou mijn onrust (...) enorm vergroot hebben.”⁴

Hoewel de oorlogsvliegers zich vooraf ervan bewust waren dat de Nederlandse bevolking zwaar had geleden onder de oorlog, schrokken zij toch van de ernstige toestand waarin Nederland verkeerde. Het openbare leven was vrijwel geheel tot stilstand gekomen, er was een groot gebrek aan grondstoffen en in het hele land hadden gebouwen, huizen, wegen en bruggen zwaar geleden onder bombardementen en gevechten.⁵ Door de grotendeels vernielde infrastructuur was het bereiken van de familie in bevrijd gebied zo kort na de Duitse capitulatie bepaald niet eenvoudig. In Groot-Brittannië gestationeerd vliegend personeel moest hiervoor eerst in Nederland zien te komen. De meesten wisten hiervoor een plekje te bemachtigen op een transportvliegtuig dat hen naar een vliegveld in bevrijd gebied bracht. Vervolgens baanden zij zich, meestal meeliftend met geallieerde konvoeien, een weg naar huis.⁶ Vanaf eind 1944 kon ook gebruik worden gemaakt van speciale buslijnen vanuit België, de zogenoemde *liberty runs*.⁷ Door de moeilijke bereikbaarheid van sommige delen van het land, stapte een enkeling zelfs in een verbindingsvliegtuigje voor het weerzien.⁸

Het verlangen naar de hereniging was soms zo sterk dat een enkeling zelfs al vóór de geallieerde voorhoedes uit richting huis reisde. Ed Barten, die begin mei 1945 juist verlof had in afwachting van zijn gevechtstraining, bereikte bijvoorbeeld al een dag voor de Canadese bevrijders zijn woonplaats Amsterdam. Hij wist op 6 mei zonder problemen in Utrecht de Duitse lijnes te passeren en presteerde het vervolgens via Hilversum, Bussum en Muideren met een gevorderde tweewieler richting Amsterdam te fietsen. Ondanks zijn RAF-uniform kon hij daarbij zonder problemen een aantal Duitse controleposten passeren. “Zij stonden in volle uitrusting op wacht en staarden mij in opperste verbazing aan als ik voorbij fietste; ik deed (...) heel nonchalant, alsof het de gewoonste zaak van de wereld was (...) maar kneep ’m intussen behoorlijk”, aldus Barten. Aan het begin van de avond bereikte hij na de lange fietstocht zijn ouderlijk huis, waar de ontvangst onvergetelijk was. “De volgende ochtend stond ik, vrijwel onopgemerkt, hoewel nog steeds in uniform, in de dichte menigte bij de Berlagebrug en juichte enthousiast de ‘eerste’ geallieerden toe die Amsterdam binnentrokken”, aldus Barten.⁹ Hoewel de RAF-leiding initiatieven als die van Barten zeker niet toejuichte, trad zij amper op tegen dit soort praktijken. Veel commandanten realiseerden zich maar al te goed dat het verlangen van de buitenlandse militairen om zich te herenigen met hun familie erg groot was. De meerderheid van de leidinggevendenden stelde zich, nu de oorlog was afgelopen, daarom toegankelijk op.

Het eigenlijke weerzien was in de meeste gevallen een emotionele en vrolijke gebeurtenis. “Ik had echt het gevoel de verloren zoon te zijn die terug was gekeerd”, zo beschreef Robbert van Zinnicq Bergmann van het 181 Squadron de hereniging met zijn ouders in Vught in oktober 1944. Van Zinnicq Bergmann was op dat moment al een aantal weken op het nog geen dertig kilometer verderop gelegen vliegveld Eindhoven gestationeerd, maar moest nog geruime tijd wachten tot zijn geboorteplaats zich eindelijk in geallieerde handen bevond.¹⁰ Een zelfde ervaring had waarnemer Gerard Claassen van het 320 Squadron toen hij in november 1944 weer zijn ouderlijk huis in Nijmegen binnenstapte. “De hele groep stond (...) te huilen. En ik stond daar maar: ‘Wat overkomt me nou toch?’ Ze waren door het dollen heen”, aldus Claassen.¹¹ Vooral in de kleinere steden en dorpen ging de hereniging vaak gepaard met het uitlopen van de rest van de dolblijbe bevolking om hun lokale held weer in de armen te sluiten.¹² Dit ondervond onder meer Dick van den Honert van het 611, 167 en 275 Squadron, toen hij begin mei 1945 met een jeep Loenen op de Veluwe kwam binnenrijden om zijn ouders op te zoeken: “Ik (...) werd in het dorp als bevrijder binnengehaald.”¹³ Niet minder opgetogen waren de reacties van familieleden wanneer de meegebrachte koffers en plunjebalen opengingen en uiterst schaarse producten als fietsbanden, sigaretten, etenswaren, vitaminen, garen, naalden, pleisters, veters, zeep, tandpasta en chocola tevoorschijn kwamen. Veel oorlogsvliegers hadden er maandenlang voor gehamsterd. Overigens werden niet alle uit Nederland afkomstige oorlogsvliegers in deze periode met hun familie herenigd. In het gebied van de Stille Oceaan woedde de oorlog voorlopig immers nog voort, met als gevolg dat al vanaf de tweede helft van 1944 steeds meer personeel, vooral van de marine, naar dit strijdtoneel werd gestuurd. Waarnemer Henk Maas van het 320 Squadron vertrok bijvoorbeeld in deze periode naar Ceylon, waardoor het tot geruime tijd na het einde van de oorlog duurde, alvorens hij kon terugkeren naar zijn geboortestad Amsterdam. Hiervandaan was Maas bovendien al in 1937 vertrokken om zijn geluk te zoeken in Zuid-Afrika. “[Ik] had gehoopt jullie allen weer te zien, maar dat moet nu voorlopig uitgesteld worden”, schreef hij in oktober 1944 kort voor zijn vertrek vanuit Londen aan zijn ouders. Het duurde in zijn geval wel heel lang voordat de hereniging een feit was, omdat hij in 1947 in Zuid-Afrika werd gedemobiliseerd.¹⁴

Voor een deel van de oorlogsvliegers was helemaal geen sprake van een blijde thuiskomst. Zij troffen hun familie niet meer in leven of ernstig verzwakt aan. In het bijzonder gold dit voor militairen van joodse afkomst. Hun families waren soms deels, soms volledig, weggevoerd en omgebracht in vernietigings- en concentratiekampen. Enig kind Paul van Hessen, vlieger bij het 320 Squadron, bleek na terugkeer in Nederland niemand meer te hebben: zijn beide ouders waren vermoord, net als bijna dertig andere familieleden.¹⁵ Boordschutter Maup Leuw, eveneens van het 320 Squadron, bleek bij thuiskomst zijn vader, stiefmoeder, drie broers en tal van andere familieleden te hebben verloren. Een andere joodse vlieger, Victor Wijnberg van het 640 Squadron, kreeg terug in Nederland de verschrikkelijke tijding dat zijn vader, moeder en dertienjarige broer waren weggevoerd en vermoord. “Hij kwam als overwinnaar terug, gestoken in een prachtig uniform, maar werd daarbij tegelijkertijd met een onbeschrijflijk menselijk verlies geconfronteerd”, aldus zijn zoon.¹⁶ Behalve dat veel joodse oorlogsvliegers een groot deel van hun familie niet meer aantroffen, bleek bij terugkomst vaak ook dat alle familiebezittingen waren geconfisqueerd en wildvreemden zich hun ouderlijk huis hadden toegeëigend.¹⁷ “There was nothing left. The Germans took everything out of the house when my parents were shipped to a concentration camp”, zo vatte Harry Bamberger, die in de RAF werd opgeleid tot vliegtuigtelegrafist, de situatie samen toen hij in 1945 terugkeerde in zijn woonplaats Amsterdam. Bam-



Oorlogsvlieger Victor Wijnberg in de cockpit van zijn Halifax-bommenwerper van het 64o Squadron op Leconfield. Bij terugkomst in Nederland bleek dat zijn ouders en jongere broer waren vermoord in concentratiekampen.

berger verloor naast zijn ouders, ook een broer bij de Jodenvervolging.¹⁸ Ook van diverse niet-joodse oorlogsvliegers kwamen familieleden om het leven, onder meer doordat zij betrokken waren geweest bij verzetsactiviteiten.¹⁹ Jachtvlieger Wim van Helden van het 127 en 322 Squadron verloor op deze manier zijn beide broers. Waarnemer Jo Bongaerts van het 320 Squadron kwam bij thuiskomst tot de schokkende ontdekking dat zijn broer als verzetsstrijder naar Duitsland was afgevoerd en daar was vermoord. Jachtvlieger Chris Krediet van het 64 en 322 Squadron zou zijn vader nooit meer terugzien. Hij liet na zijn arrestatie vanwege ondergrondse activiteiten, in februari 1945 het leven in een concentratiekamp.²⁰ De commandant van het 322 Squadron, Bob van der Stok, overkwam eveneens een groot persoonlijk verlies. Hij verloor zowel zijn jongere als zijn oudere broer door verzetsactiviteiten. Kort na de Duitse capitulatie overleed bovendien Van der Stoks vader. Hij was tijdens de oorlogsperiode tot twee keer toe gearresteerd – onder meer naar aanleiding van de ontsnapping van zijn zoon uit Stalag Luft III in maart 1944 (zie pagina’s 269-273) – en was daarbij zwaar mishandeld. Fysiek en vooral mentaal gesloopt door de dood van twee van zijn zoons, overleed hij slechts enkele weken na de bevrijding, in juli 1945.²¹ De zware offers die zijn familie tijdens de oorlogsjaren had moeten brengen, bleven Van der Stok zijn leven lang achtervolgen. “Alles wat ik als vlieger tijdens de oorlog heb meegemaakt, heb ik goed van mij kunnen afzetten”, vertelde hij in 1983, “maar waar ik nog steeds moeite mee heb is wat mijn familie in de oorlog is overkomen. Dat knaagt nog steeds aan me.”²²

Ook de reguliere gevechtshandelingen in Nederland en Nederlands-Indië eisten hun tol. Jachtvlieger Wouter de Wolff van het 64 en 322 Squadron, verloor bijvoorbeeld in mei 1940 zijn hele familie – vader, moeder en zes broers en zusters – bij het bombardement op Rotterdam. De zuster van een andere oorlogsvlieger, Rudi van Daalen Wetters van het 131 en 322 Squadron, raakte bij de aanval op de Haagse wijk Bezuidenhout begin maart 1945 voor de rest van haar leven invalide. “Dat heeft (...) een domper op ons leven gezet”, oordeelde Van Daalen Wetters ruim vijftig jaar later.²³ In Nederlands-Indië achtergebleven familie bracht het er in veel gevallen niet beter af. Van verschillende oorlogsvliegers kwamen familieleden om bij de verdediging van de archipel in 1942 of door ziekte en uitputting in krijgsgevangen- en interneringskampen.²⁴ Zo verloor waarnemer Bernard Sibenius Trip van het 86o Squadron zijn twee jongere broers, die begin 1942 als KNIL-militair bij de verdediging van Bandoeng sneuvelden. Heije Schaper, vlieger van het 320 Squadron, moest kort na aankomst op Java in oktober 1945 vaststellen dat zijn zus

de verschrikkingen niet had overleefd. Zij was kort voor de Japanse capitulatie in juli 1945 door uitputting in een vrouwenkamp overleden. Zijn zwager was al tijdens de oorlog door Japanse militairen vermoord.²⁵ Hoewel een aantal oorlogsvliegers – zeker degenen van joodse afkomst – bange vermoedens koesterde omtrent het lot van hun familie, werd menigeen vaak toch nog verast door het slechte nieuws, omdat zij diep in hun hart hoopten dat hun bange voorgevoelens niet juist waren en dat hun familie erin was geslaagd onder te duiken. Voor hen was de terugkeer naar hun familie dus helemaal niet met blijdschap omgeven. De bevrijdingsroes waarin zij bij thuiskomst verkeerden, was door het slechte nieuws in één klap verdwenen.

Gesneuveld en vermist

Van een opgetogen stemming was uiteraard evenmin sprake bij de families waarvan de oorlogsvlieger zelf niet meer terugkeerde. Zoals in hoofdstuk 5 weergegeven, kwamen van de bijna 650 Nederlandse oorlogsvliegers die aan gevechtsoperaties deelnamen, er 206 om het leven door vijandelijke actie of een ongeval. Daarnaast verongelukten er nog eens 27 tijdens de vliegopleiding en de gevechtstraining. In totaal 233 oorlogsvliegers keerden in 1945 dus niet huiswaarts. Familie van uit Nederlands-Indië afkomstige oorlogsvliegers wist tot geruime tijd na de Japanse overgave niet of hun zoon, man of broer nog leefde. Naasten van in Nederland wonende oorlogsvliegers werden al wel vaak voor de Duitse capitulatie in kennis gesteld van de vermissing van hun dierbare. Deze berichtgeving verliep via een groot aantal instanties. De eerste schakel in deze keten vormde, wanneer het een operationeel oorlogsvlieger betrof, de squadroncommandant. Hij bracht, wanneer alle hoop op een veilige terugkeer was vervlogen, de diverse Britse en meestal ook Nederlandse militaire instanties van de vermissing op de hoogte.²⁶ Indien de familie van de oorlogsvlieger in Groot-Brittannië of bevrijd gebied woonachtig was, ontving deze – zoals gebruikelijk was in de RAF – vervolgens een telegram of brief over de vermissing.²⁷ In andere delen van de wereld wonende families kregen via een ambassade of consulaat te horen dat hun dierbare niet was teruggekeerd van een gevechtsmiszie.

De families die zich in bezet gebied bevonden, konden uiteraard niet rechtstreeks worden geïnformeerd. Voor deze groep schakelde de Nederlandse regering het Londense Comité van het Nederlandse Rode Kruis in. Dit zorgde ervoor dat de onheilstijding en het adres van de naaste familieleden via het *Comité International de la Croix-Rouge* te Genève in Zwitserland bij het Nederlandse Rode Kruis terecht kwam. Na verificering van het adres werd het bericht van krijgsgevangenschap, vermissing, sneuvelen of overlijden doorgezonden naar de desbetreffende gemeente.²⁸ Door het aanstellen van Duitsgezinde burgemeesters verliep het overbrengen van het slechte nieuws echter allengs minder “met de vereiste piëteit”.²⁹ Daarom gingen in de loop van de oorlog steeds vaker medewerkers van lokale Rode Kruisafdelingen en andere ‘goede Nederlanders’ de familie inlichten.³⁰ Zo kregen de nabestaanden van de eind 1943 in Canada omgekomen leerlingvlieger Adam Jansen van een medewerker van de hulporganisatie te horen dat hun zoon en broer om het leven was gekomen. “Ongeveer halverwege 1944 kwam een juffrouw van het Rode Kruis aan mijn moeder vertellen dat Adam om het leven was gekomen, ergens in Canada. Meer werd niet meegedeeld”, herinnerde zijn broer zich.³¹

Opvallend was dat de families in Nederland, zonder al te veel restricties, rouwadvertenties konden plaatsen in dagbladen waarvan de inhoud niets te raden overliet en waaruit soms duidelijk kon worden opgemaakt dat hij was gesneuveld in dienst van de geallieerde strijdkrachten.

De familie van de in mei 1942 bij de Waddeneilanden gesneuvelde vlieger Pieter Buynink van het 320 Squadron bijvoorbeeld, plaatste in februari 1943 een rouwadvertentie waaruit – door de vermelding van zijn functie, graflocatie én het ontbreken van een exacte overlijdensdatum – duidelijk bleek dat Buynink niet onder natuurlijke omstandigheden en in het buitenland was overleden: “Tot onze diepe droefheid ontvingen wij via het Nederl. Roode Kruis de tijding, dat (...) Pieter Buijnink, in leven sergeant-majoor vlieger bij de Koninklijke Nederlandsche Marine omstreeks Juni 1942 op 30-jarigen leeftijd om het leven is gekomen. Het stoffelijk overschot werd bij Nordholz ter aarde besteld”, luidde de tekst van het overlijdensbericht.³²

Zeker tijdens de laatste oorlogsfase kon er geruime tijd overheen gaan voordat de familie over het sneuvelen of de vermissing werd geïnformeerd. Zo ontvingen de ouders van de in augustus 1944 neergeschoten vlieger Folkert Bouma van het 320 Squadron, pas begin april 1945 het nieuws dat hun zoon was vermist en vermoedelijk was gesneuveld.³³ Door de chaotische laatste oorlogsperiode kwam het zelfs voor dat families pas geruime tijd ná de bevrijding hoorden van het vermissen of sneuvelen van hun dierbare. Dit bleek onder meer toen een oud-collega uit het 320 Squadron begin april 1945 een piëteitsbezoek bracht aan de ouders van boordschutter Adriaan Klaassen in Breskens. Klaassen was een oudgediende van het squadron (zie pagina 223) die kort na *D-Day* boven Frankrijk was gesneuveld. “Bij aankomst ten huize van de familie Klaassen bleek (...) dat deze familie omtrent het lot van hun zoon van officieele zijde nog niets vernomen had; zelfs nu nog niet, nadat Breskens reeds eenige maanden bevrijd is. De familie was hierover zeer geschokt”, zo schreef squadroncommandant Kees Witholt enkele dagen later aan het marinehoofdkwartier in Londen. Een bezoek, korte tijd later, aan de in Rotterdam wonende moeder van de vlieger van Klaassens toestel, Joop Sillevius, leverde hetzelfde resultaat op: ook zij was nog onwetend over de vermissing van haar zoon. Witholt stelde daarop voor een vlootgeestelijke langs alle families van gesneuvelde squadronleden te sturen “teneinde de zekerheid te verkrijgen dat deze betrekkingen op de hoogte zijn van het verlies dat zij geleden hebben”. De commandant der Marine, schout-bij-nacht Jan-Willem Termijtelen, wees dit verzoek echter van de hand, omdat anders ook de families van al het overige vermiste en omgekomen marinepersoneel moesten worden bezocht en ingelicht en dit was, volgens Termijtelen, “onbegonnen werk”.³⁴ Overigens zag de regering in Londen af en toe om veiligheidsredenen bewust af van het in kennis stellen van de nabestaanden. De familie van de joodse oorlogsvlieger Robbert Cohen van het 613 Squadron werd bijvoorbeeld uit vrees voor represailles expres *niet* op de hoogte gebracht via het Rode Kruis. Dit was hoe dan ook niet mogelijk geweest, want Cohens ouders en jongere broer waren in de zomer van 1944 vermoord in Duitse concentratiekampen.³⁵

Wanneer de familie bericht had ontvangen van de vermissing van hun naaste, braken lange weken van onzekerheid aan. Daarbij draaide alles om de vraag of hij de gevechtsmissie wel of niet had overleefd. Theoretisch was er immers ook een (kleine) mogelijkheid dat hij zich in krijgsgevangenschap bevond of hieraan had kunnen ontsnappen en zich door bezet gebied een weg baande terug naar Engeland. Een definitief bericht van (vermoedelijk) overlijden volgde doorgaans pas weken en soms zelfs maanden later. Wanneer de identiteit van de gesneuvelde vlieger kon worden vastgesteld, meldden de Duitse militaire autoriteiten aan het Rode Kruis in Berlijn de naam, de (vermoedelijke) datum van sneuvelen, het militaire registratienummer en de graflocatie. De hulporganisatie stuurde deze gegevens vervolgens, via het internationale Rode Kruis, naar het *Air Ministry*.³⁶ Van menig vlieger bleef het lot voorlopig echter ongewis en wanneer na enkele maanden nog steeds geen levensteken was ontvangen, ging het *Air Ministry* ervan

uit dat hij was omgekomen.³⁷ Net als bij het bericht van de vermissing, kreeg de naaste familie vervolgens per telegram of brief de onheilstijding medegedeeld. De in Bath in Zuid-Engeland wonende Engelse echtgenote van Hilbrand Holtrop van het 219 Squadron, werd bijvoorbeeld op deze tamelijk kille manier ingelicht over de dood van haar man. Holtrop was begin juni 1944 met zijn Mosquito-nachtjager in het Kanaal gestort. Enkele weken later spoelde zijn lichaam aan op de Britse kust. Holtrops vijfjarige zoon Paul was getuige van de bezorging van de brief. Het grote verdriet en de gevoelens van ontroostbaarheid bij zijn moeder maakten, ondanks zijn nog jonge leeftijd, een onuitwisbare indruk op hem. "I have found it very difficult to write a conventional letter all my life after seeing her reaction to that letter", aldus Holtrop.³⁸

Na de Duitse en Japanse capitulatie kregen families van omgekomen en vermiste oorlogsvliegers al snel een persoonlijk door koningin Wilhelmina ondertekende condoleancebrief. Ook de ministeries van Marine en Oorlog betuigden in de meeste gevallen schriftelijk hun medeleven. Tevens kregen de directe nabestaanden de achterlaten bezittingen overgedragen. Deze waren direct na de vermissing door de adjudant van het squadron, de geestelijk verzorger of een directe collega verzameld, gesorteerd en beschreven.³⁹ Compromitterende zaken werden vaak uit de nalatenschap gehouden, om geen verwarring en vragen bij de nabestaanden op te roepen. Een ander gedeelte van de spullen ging in de verkoop of werd geveild onder het squadronpersoneel. Het ging daarbij voornamelijk om algemene gebruiksvoorwerpen zoals koffers, schoenen, kleding, auto's, motoren en fietsen.⁴⁰ Persoonlijke eigendommen, zoals zijn (burger)kleding, sieraden, paspoort, documenten, brieven en andere zaken van emotionele waarde, gingen naar een opslagcentrum van de RAF. Nabestaanden kregen deze spullen na enige tijd vanuit dit centrum thuisgestuurd.⁴¹ Indien de familie in bezet gebied verbleef, kwamen de bezittingen eerst bij een van de ministeries terecht, om ze na de oorlog te kunnen overdragen.⁴²

Bezat de vermiste een testament en een executeur-testamentair, dan kreeg die, vaak door tussenkomst van een van de ministeries, de persoonlijke goederen overhandigd om te verdelen. De gesneuvelde oorlogsvlieger moest hiervoor overigens wel een *geldige* wilsbeschikking hebben achtergelaten. De gratis in de RAF circulerende standaardtestamenten waren bijvoorbeeld voor de meeste Nederlandse militairen niet toegestaan, omdat zij officieel niet in Groot-Brittannië woonachtig waren.⁴³ Een rechtsgeldig testament kon daardoor alleen worden opgesteld door



Oorlogsvlieger Hilbrand Holtrop van het 219 Squadron houdt zijn zontje Paul in zijn armen. Laatstgenoemde was in juni 1944 getuige van de bezorging van de brief aan zijn moeder met de boodschap dat zijn vader was omgekomen.

een consular ambtenaar van de Nederlandse regering. Om dit te stimuleren konden militairen in Groot-Brittannië vanaf begin 1941 gratis een wilsbeschikking laten opmaken door een langs vliegvelden, kampementen en havens rondreizende ambtenaar van het consulaat-generaal. Later in de oorlog kwam ook voor buiten Groot-Brittannië verblijvende militairen deze regeling in zwang.⁴⁴ Desalniettemin lieten gedurende de oorlogsjaren slechts vijftig oorlogsvliegers bij het consulaat-generaal in Londen een testament inboeken.⁴⁵ Het betrof hierbij vooral leden van het 320 Squadron.⁴⁶ Vermoedelijk vonden veel andere oorlogsvliegers dit vanwege hun schaarse materiële bezittingen niet nodig.⁴⁷ Ook speelde waarschijnlijk mee dat veel oorlogsvliegers het opmaken van een testament als te confronterend beschouwden. In plaats daarvan stelden sommigen een zogenoemd codicil op. Dit was een door de oorlogsvlieger geheel eigenhandig geschreven, gedateerd en ondertekend geschrift waarin hij kon aangeven wie over “bepaalde lijfgoederen, sieraden en bijzondere meubelen of spullen” mocht beschikken. Zo liet waarnemer Jan van der Land van het 320 Squadron, die in juni 1944 boven Frankrijk sneuvelde, via een codicil zijn radio en auto na aan twee bevriende Britse vrouwen.⁴⁸

Tegelijk met het bijebrengen van de privégoederen vond de financiële afhandeling plaats. Nadat eventuele schulden waren betaald, blokkeerde de Nederlandse regering de lopende rekening. Daarop kreeg de bank de opdracht het overblijvende geldbedrag naar een nieuwe, door de Nederlandse autoriteiten beheerde, rekening over te hevelen.⁴⁹ Hierop kwam ook de opbrengst van de verkoop van de bezittingen van de oorlogsvlieger terecht. De feitelijke overdracht van de nalatenschap vond in de meeste gevallen kort na de bevrijding plaats op een van de ministeries in Den Haag. Wanneer het familielid de door een notaris of kantonrechter ondertekende acte van erfrecht had overlegd, konden de persoonlijke spullen, vaak niet meer dan een koffer of plunjezak, worden meegenomen. Gelijktijdig werd het spaargeld bijgeschreven op de bankrekening van een of meer naaste familieleden. De verdeling van de gelden onder de erfgenamen vond plaats zoals dit in het burgerlijk wetboek was vastgelegd.⁵⁰

Aangezien de meeste nabestaanden direct na de Duitse en Japanse capitulaties nauwelijks nog iets wisten over de omstandigheden waaronder hun zoon of echtgenoot was gesneuveld en ook vaak geen idee hadden waar hij was begraven, ontvingen het Rode Kruis en de verschillende ministeries al snel een groot aantal informatieverzoeken met vragen over de wijze van sneuvelen en de graflocatie van de omgekomen militairen. Via een soms uitvoerige correspondentie lichtten de departementen en ook het Rode Kruis de achterblijvende familie zo goed mogelijk in. Onder meer de moeder van de broers Theo en Louis Limbosch werd op deze manier op hoogte gebracht. Zij had haar kinderen voor het laatst begin 1942 in levende lijve gezien in Nederlands-Indië. Theo ontkwam korte tijd later als adelborst via Ceylon naar Groot-Brittannië, waar hij zich vervolgens als vrijwilliger opgaf voor de vliegerij. Na een opleiding tot jachtvlieger in de RAF werd hij bij het 1840 Squadron van de FAA gedetacheerd. Om onverklaarbare reden verdween hij begin juni 1944 spoorloos met een Hellcat tijdens een nachtelijke oefenvlucht boven de Ierse Zee. Zijn broer Louis ontsnapte begin 1942 naar Australië en belandde korte tijd later op de Nederlandse vliegschool in Jackson, waar hij een opleiding kreeg tot waarnemer. Na afronding hiervan vertrok hij eveneens naar Groot-Brittannië, waar hij bij het 320 Squadron werd geplaatst. Begin januari 1945 sneuvelde hij bij een gevechtsoopdracht boven België. Tot overmaat van ramp kwam begin 1943 ook nog hun vader, Gustave Limbosch, een ambtenaar van de Topografische Dienst in Nederlands-Indië, om het leven.

De moeder, twee zusters en het jongste broertje overleefden de oorlog wel. Zij kregen pas maanden na de oorlog te horen dat beide broers waren omgekomen. Weduwe Limbosch bleef



Van de oorlogsvliegers die in 1945 niet meer thuiskwamen verloren er verschillende al tijdens hun opleiding het leven, onder wie vijf leerling-boordschutters van 4 *Air Gunnery School* die eind maart 1943 bij een vliegtuigbotsing boven vliegveld Morpeth omkwamen.

daarna nog met veel vragen zitten. In april 1946 verzocht zij daarom, vanuit buitenplaats *Rustenhoven* in Maartensdijk, dat diende als opvangcentrum voor gerepatrieerde Nederlanders uit Nederlands-Indië, aan het Ministerie van Marine om meer informatie over de omstandigheden waaronder haar beide kinderen waren omgekomen. Enkele maanden later, in juni 1946 ontving zij een – tamelijk zakelijke – reactie met meer details over hun dood.⁵¹ Hoewel de brieven soms weinig blijk van empathie gaven, zorgde de aanvullende informatie in veel gevallen voor enige verlichting van het grote verdriet. “Er lag een schaduw over de vreugde van de overwinning en het herkrijgen van onze vrijheid door het gemis van onzen zoon, doch Uw schrijven heeft ons verkwikt”, schreef de vader van de in mei 1944 verongelukte jachtvlieger Hendrik de Jager van het 1847 Squadron aan admiraal Furstner, nadat hij was geïnformeerd over de omstandigheden waaronder zijn zoon was omgekomen.⁵²

Hoewel de achterblijvers desgevraagd dus van officiële zijde van gegevens werden voorzien, ontplooiden zij vaak ook zelf initiatieven om meer te weten te komen over de laatste levensfase van hun echtgenoot of zoon. Zo plaatste de familie van de in juli 1943 omgekomen boordschutter Kees van der Does een oproep in het verenigingsorgaan van de 320-Vereniging (waarover later meer), waarin zij veteranen verzocht hen te bezoeken, “teneinde nog eens iets over hun zoon te kunnen vernemen”.⁵³ Ook de vader van Jan Peetoom, een vlieger van het 320 Squadron, wilde “gaarne bijzonderheden horen” over zijn zoon, die in augustus 1941 was gesneuveld.⁵⁴ De moeder van Evert van ’t Eind, een vlieger van het 320 Squadron, die in juli 1943 het leven had verloren, liet weten graag in het bezit te komen “van een of meer foto’s uit de oorlogstijd”.⁵⁵ De hiervoor genoemde 320-Vereniging stimuleerde nadrukkelijk het bezoeken van families van omgekomen squadronleden. Omdat veel voormalige veteranen hier tegenop zagen én omdat de meeste mili-

tairen na de oorlog vooral vooruit wilden kijken, werd hier lang niet altijd gehoor aan gegeven, tot teleurstelling van het bestuur van de veteranenorganisatie, zo blijkt uit een mededeling in het verenigingsblad in januari 1949: “Het bestuur verzocht enige vrienden van de overledenen deze nagelaten betrekkingen te bezoeken, doch in lang niet alle gevallen werd hieraan gevolg gegeven. Dit is zeer teleurstellend en het Bestuur wijst er met klem op, dat een dergelijke kleine moeite van zo geweldig veel belang voor de families van onze overleden vrienden is. We weten, dat iedereen het tegenwoordig geweldig druk heeft, maar een kleine opoffering mag toch zeker worden gevraagd ten behoeve van degenen, die alles hebben geofferd.”⁵⁶ Af en toe gebeurde dit overigens wel degelijk. Diverse oorlogsvliegers, vooral diegenen die in Britse squadrons met een landgenoot waren gedetacheerd, bezochten vrijwel meteen na terugkeer in Nederland de ouders van hun verongelukte of gesneuvelde kameraden om hen te vertellen over diens laatste levensjaren en activiteiten in de RAF of de FAA.⁵⁷

Over een betrekkelijk groot aantal oorlogsvliegers konden de ministeries van Oorlog en Marine in de zomer van 1945 nog weinig tot geen bijzonderheden verschaffen, omdat zij (op dat moment nog) als vermist te boek stonden. Na het opstijgen van hun toestel was niets meer van hen vernomen. Evenmin had het Rode Kruis vanuit bezet gebied een bericht van overlijden ontvangen. Naar deze groep oorlogsvliegers begon vrijwel direct na de geallieerde landingen in Normandië een grote zoektocht. Hiervoor trokken in het kielzog van de fronttroepen speciale onderzoeksteams van het *Air Ministry* het continent binnen. Deze behoorden tot de *RAF Missing Research and Enquiry Service* (MRES) en hadden tot taak zo veel mogelijk van de nog bijna veertigduizend vermisten van de RAF op te sporen.⁵⁸ Het onderzoek spitste zich toe op het vergaren van informatie uit gevechtsrapporten, het voeren van gesprekken met lokale bewoners en instanties en het ondervragen van overlevende bemanningsleden die uit krijgsgevangenschap waren teruggekeerd.⁵⁹ Bij de naspeuringen naar de graflocatie en de identificatie van een aantal Nederlandse oorlogsvliegers, werkte de Britse organisatie nauw samen met een Nederlandse instantie, de Dienst Identificatie en Berging (DIB).⁶⁰ De voornaamste taken van de DIB bestonden uit de opsporing, berging, identificatie en het herbegraven van Nederlandse oorlogsslachtoffers op aparte begraafplaatsen en erevelden.⁶¹ De intensieve zoektocht naar vermisten, die tot begin jaren vijftig duurde, had resultaat. Ongeveer twintigduizend overleden RAF-militairen konden worden getraceerd, waarbij eveneens hun graflocatie kon worden vastgesteld. Onder hen bevonden zich ook enkele tientallen Nederlandse oorlogsvliegers.⁶²

Vooraf het vaststellen van de identiteit zorgde voor veel hoofdbreken en puzzelwerk.⁶³ Dit kwam in de eerste plaats door de omstandigheden waaronder de oorlogsvliegers waren omgekomen. Doordat zij zich vaak nog aan boord van het toestel bevonden op het moment dat dit in de lucht ontplofte of zich met hoge snelheid de grond in boorde, waren hun overblijfselen meestal ernstig verminkt. Regelmatig moest de identiteit van het slachtoffer daarom op een andere manier dan via de identiteitsplaatjes worden vastgesteld.⁶⁴ Dit was daardoor niet zelden een zeer lastige opgave. Hoewel de Duitse bergingsinstanties over het algemeen tamelijk zorgvuldig te werk gingen, kon meer dan eens geen naam aan een gesneuvelde worden gekoppeld en moest hij noodgedwongen als “unbekannter englischer Flieger” ter aarde worden besteld. Een extra complicerende factor was dat, door de alsmaar chaotischer wordende omstandigheden in de laatste oorlogsmoedanten, slachtoffers regelmatig haastig in veldgraven werden begraven. Dit leidde ertoe dat de MRES en de DIB na de Duitse capitulatie grote moeite hadden de graflocatie en vooral de identiteit van veel van de in deze fase gesneuvelde oorlogsvliegers te achterhalen.

Ten aanzien van de Nederlandse oorlogsvliegers werd dit onder meer pijnlijk duidelijk bij de berging en identificatie van een crew van het 320 Squadron, die in januari 1945 met een Mitchell was neergestort bij het Belgische Manderfeld.

Tot de bemanningsleden behoorde onder meer de hiervoor genoemde Louis Limbosch. De vier veldgraven waren weliswaar al snel gelokaliseerd, maar onduidelijk was wie in welk graf lag. De conditie van de graven liet bovendien zó te wensen over, dat, na een inspectie in september 1946, de pelotonscommandant van de DIB in Amersfoort ervoor pleitte de overblijfselen eerst zo snel mogelijk op te graven. “De graven hebben wij enigszins verzorgd doch de toestand is droevig, zeer zeker niet zodanig als gevallen Nederlanders toekomt”, schreef de bergingsdeskundige.⁶⁵ Kort na de alarmmelding werden de vier oorlogsvliegers inderdaad tijdelijk herbegraven op de gemeentebegraafplaats van Manderfeld, om vervolgens in het voorjaar van 1948 naar het identificatiecentrum in Amersfoort te worden overgebracht. Een uitvoerige sectie op de lichamen en het bestuderen van de gebitsgegevens, kledingresten en op het lichaam gevonden voorwerpen, resulteerde echter niet in de vaststelling van hun identiteit. Er restte daarop geen andere mogelijkheid dan het organiseren van een zogenoemde ‘confrontatie’, waarbij een van de ouders het stoffelijk overschot kreeg te zien. Zo moest de moeder van Louis Limbosch nu, bovenop alle schokkende voorgaande ervaringen, haar zoon identificeren op basis van diens stoffelijke resten. Pas na deze uiterst pijnlijke en traumatische gebeurtenis voor haar en de andere nabestaanden, konden de individuele crewleden in maart 1948 definitief worden geïdentificeerd en kon hen een laatste rustplaats worden gegeven.⁶⁶ In andere gevallen was dit niet meer mogelijk en werd de gehele bemanning gezamenlijk in één graf met één grafsteen ter aarde besteld. Dit gebeurde bijvoorbeeld met de lichamen van Jan Buning van het 90 Squadron en het grootste deel van zijn bemanning. De crew was in februari 1945 bij Mönchengladbach gesneuveld toen hun Lancaster-bommenwerper na een Flak-treffer in de lucht ontplofte. De brokstukken van het toestel kwamen verspreid over een groot gebied aan de westrand van de stad neer. Hierdoor slaagden de Duitse bergers er niet in de bemanning te identificeren. Zij werden op de plaatselijke begraafplaats begraven met op hun kruizen de inscriptie ‘Unbekannter Flieger * 1945’. Ruim twee jaar later werden zij door leden van de MRES weer opgegraven. Alleen de boordwerktuigkundige kon aan de hand van zijn identiteitsplaatjes worden geïdentificeerd. Bij de overige bemanningsleden was dit niet meer mogelijk. Zij werden daarop in een gemeenschappelijk graf op de Britse begraafplaats van Rheinberg herbegraven.⁶⁷

Doordat de Nederlandse oorlogsvliegers verspreid over heel West- en Noordwest-Europa waren gesneuveld, lagen zij in mei 1945 op tientallen begraafplaatsen op het continent en in Groot-Brittannië begraven. De meeste in Groot-Brittannië omgekomen oorlogsvliegers behielden na de oorlog de oorspronkelijke rustplaats, omdat zij zich meestal al in een plot of ereveld van de Britse *Imperial War Graves Commission* (tegenwoordig *Commonwealth War Graves Commission*) bevonden.⁶⁸ Op het vasteland van Europa was dit anders. In Duitsland gesneuvelde vliegers werden bijna allemaal bijgezet op nieuw aangelegde Britse erevelden. In de rest van Europa kreeg de meerderheid van de gesneuvelden op een van de nieuw aangelegde erevelden van de in 1946 opgerichte Oorlogsgravenstichting een rustplaats.⁶⁹ Zo kwamen op het ereveld Orry-la-ville in Frankrijk 18 oorlogsvliegers te liggen en ging het militair ereveld Grebbeberg dienen als laatste rustplaats voor 27 man vliegend personeel.⁷⁰ Van deze groep werden er 25 eind februari 1950 op de Utrechtse begraafplaats herbegraven. Zij waren allemaal in Frankrijk gesneuveld en werden ‘uitgewisseld’ voor een aantal in Nederland omgekomen Franse militairen.⁷¹ Voor

nabestaanden waren aan de herbegrafenis van hun naaste op een ereveld van de Oorlogsgravenstichting geen financiële consequenties verbonden. Kozen zij voor een teraardebestelling op een burgerbegraafplaats, dan nam de overheid uitsluitend de transportkosten voor haar rekening, zolang deze tenminste niet het maximumbedrag van 75 gulden overstegen. De koop of huur van het graf, alsook het onderhoud daarvan, kwamen op het conto van de familie.⁷² De stoffelijke overschotten van slechts negen lichamen werden uiteindelijk op verzoek van hun familie naar een burgerbegraafplaats in Nederland overgebracht.⁷³ Aan het feit dat maar enkele nabestaanden kozen voor een herbegrafenis op een burgerbegraafplaats, lagen maar in weinig gevallen financiële overwegingen ten grondslag. Een belangrijkere rol speelde ongetwijfeld, dat de familie het als een mooi eerbetoon beschouwde wanneer hun zoon, man of broer een laatste rustplaats kreeg op een Nederlands ereveld te midden van zijn kameraden, waarmee hij in zijn laatste levensjaren intensief had opgetrokken en lief en leed had gedeeld.

Van in totaal 83 oorlogsvliegers – meer dan 35% van de gesneuvelden – kon de graflocatie ook na een lange en intensieve zoektocht niet worden vastgesteld. Dit aantal is relatief groot, omdat veel Nederlandse oorlogsvliegers gedurende de eerste drie oorlogsjaren – deel uitmakend van het 320 Squadron in *Coastal Command* – veelvuldig boven zee opereerden. Van diegenen die met hun vliegtuig boven vasteland neerstortten, konden de lichamen van zeven oorlogsvliegers, ondanks een uitgebreid onderzoek door officiële instanties en soms zelfs ingehuurd privé-detectives, evenmin worden teruggevonden. Vijf van hen verdwenen spoorloos boven Frankrijk, twee anderen raakten vermist boven Duitsland, onder wie de in hoofdstuk 5 al genoemde André



In februari 1950 kregen 25 oorlogsvliegers die in Frankrijk waren gesneuveld een herbegrafenis op Militair Ereveld Grebbeberg.

van Amsterdam van het 139 Squadron (zie pagina 264).⁷⁴ De nabestaanden van deze oorlogsvliegers bleven achter met een knagende onzekerheid en waren bovendien verstoken van de mogelijkheid om de rustplaats van hun dierbare te bezoeken. Zij leefden daardoor continu in een spagaat tussen hoop en verdriet. Sommigen koesterden zelfs tot vele jaren na de oorlog nog de illusie dat hun zoon of echtgenoot mogelijk nog in leven was.⁷⁵ Om de vermiste vliegers toch te kunnen herdenken, nam de RAF kort na de oorlog het initiatief tot de oprichting van een speciaal monument voor haar vermiste personeel. In 1953 onthulde koningin Elizabeth het *Air Forces Memorial* te Runnymede, op een heuvel net buiten Londen. Op bijna driehonderd panelen zijn de namen, rangen en datum van vermissing van meer dan twintigduizend oorlogsvliegers gegraveerd. Op het monument staan opvallend genoeg niet de namen van alle 83, maar van slechts 12 vermiste Nederlandse vliegers.⁷⁶ Dat niet iedereen op het monument staat vermeld, komt zeer waarschijnlijk doordat het meeste vermiste personeel was ingedeeld bij de MLD dat alleen onder operationeel bevel van de RAF stond. Dit zou de naamsvermelding kunnen verklaren van de tien Nederlandse oorlogsvliegers op het monument die deel uitmaakten van de RAFVR. Tegelijkertijd is het een raadsel waarom er toch twee oorlogsvliegers van de MLD op het monument staan gegraveerd: de waarnemers Klaas Deen en Cornelis van der Knaap van het 320 Squadron.⁷⁷

De RAF verlaten

Op het moment van de Duitse overgave ressorteerde nog altijd een groot deel van het Nederlandse vliegend personeel – in totaal zo'n 490 militairen – onder Brits operationeel bevel. Doordat de RAF en de FAA in sneltreinvaart werden ontmanteld én in Nederland grote behoefte bestond aan dit ervaren personeel, kwam weldra een einde aan de detachering bij de Britse luchtmacht. Vanaf de zomer van 1945 vloeiden steeds meer militairen terug naar de Nederlandse luchtmacht. Degenen die waren ingedeeld bij de RAFVR verruilden daarbij ook het RAF-uniform voor een outfit van de marine of landmacht.⁷⁸ Het afzwaaien uit de RAF verliep onafhankelijk van het demobilisatieschema voor Britse militairen. De afspraak was namelijk dat het Nederlandse personeel zou worden ontheven van zijn detachering zodra de oorlog zou zijn afgelopen.⁷⁹ Medio 1946 droeg de meerderheid van de oorlogsvliegers inmiddels (weer) het Nederlandse uniform. In tegenstelling tot bijvoorbeeld veel Poolse militairen, die door de communistische overname van hun vaderland niet meer terug konden en wilden, bleven er geen Nederlandse oorlogsvliegers in Britse dienst.

Hieraan lagen twee redenen ten grondslag. Allereerst moesten zij daarvoor de Britse nationaliteit aannemen. In de tweede plaats werd de RAF direct na de Tweede Wereldoorlog, zoals beschreven in hoofdstuk 1, sterk ingekrompen, waardoor er maar een gering aantal vacatures beschikbaar was. Voor deze functies kwamen begrijpelijkerwijs in eerste instantie alleen autochtone Britten in aanmerking. Slechts één voormalige Nederlandse vlieger, Louis Maisonpierre, zette uiteindelijk, na overigens eerst nog enkele jaren in de burgersamenleving te hebben vertoefd, vanaf 1951 alsnog zijn carrière voort als beroepsmilitair bij de RAF en klom op tot *squadron leader*.⁸⁰ Hij ging in 1973 met pensioen.⁸¹ Behoudens Maisonpierre maakten ook nog enkele oorlogsvliegers enige tijd als reservist deel uit van de RAF.⁸² Zij waren echter uitzonderingen en de overgrote meerderheid trok kort na de oorlog definitief het Britse luchtmachtuniform uit. Zij keerden vervolgens (voorlopig) terug naar Nederland of wachtten in het Nederlandse kamp te Malvern Wells hun demobilisatie af. In zekere zin markeerde de in Londen gehouden *Victory*

Parade op 8 juni 1946, waaraan ook deputaties van de Nederlandse zee-, land- en luchtmacht deelnamen, het einde van de 'Britse periode' van de Nederlandse luchtmacht. In de overwinningmars door de Britse hoofdstad marcheerde onder meer een 25-koppig detachement van de ML mee, dat onder leiding stond van majoor Bob van der Stok.⁸³

De terugkeer binnen de eigen gelederen ging in veel gevallen tevens gepaard met een verhuizing terug naar Nederland. Militairen die zich al ten tijde van *D-Day* in werkelijke dienst bevonden, konden hiervoor op rijkskosten hun gezin, persoonlijke goederen en inboedel uit het Verenigd Koninkrijk laten overbrengen. De overgang naar het door de oorlog compleet ontwrichte Nederland was erg groot. In de winkelschappen lag nog maar nauwelijks koopwaar, alles moest met bonnen worden aangeschaft, de infrastructuur was grotendeels verwoest en er bestond een groot huizentekort.⁸⁴ Veel van de in Engeland getrouwde oorlogsvliegers waren door de woningnood vaak zelfs gedwongen voorlopig van pensions of hotels gebruik te maken of bij familie in te trekken.⁸⁵ Af en toe deden de militaire autoriteiten nog wel enige moeite om militairen voorrang te geven bij de toekenning van woningen. Voorafgaand aan de ingebruikname van Vliegbasis Leeuwarden in 1948, richtte de toekomstige commandant, luitenant-kolonel Koos Sissingh, bijvoorbeeld een verzoek aan de gemeente Leeuwarden om vijf officiers- en acht onderofficiersgezinnen met voorrang woonruimte toe te kennen. "Ik doe zulks met temeer vrijmoedigheid, daar verscheidene van de betrokkenen", zo schreef Sissingh in oktober 1948, "gedurende de bezettingsjaren door hun goede diensten aan het Vaderland bij de R.A.F. (...) gedwongen waren gescheiden van hun gezin te leven, terwijl na de bevrijding als gevolg van de vele overplaatsingen deze ongewenste toestand voor velen hierna nog lang heeft voortgeduurd of zelfs nog voortduurt."⁸⁶ Heel veel leverde dit niet op. De veteranen waren in de meeste gevallen vooral op zichzelf aangewezen en hoefden amper op hulp van de overheid te rekenen. "We werden van het kastje naar de muur gestuurd en gingen van het ene pension naar het andere", aldus boordschutter Joop van Viegen van het 320 Squadron.⁸⁷

De meest brandende vraag voor de oorlogsvliegers in deze eerste periode na de Duitse capitulatie was of zij in militaire dienst wilden blijven of meer heil zagen in een burgercarrière. Een langer verblijf in militaire dienst was voor militairen met een goede staat van dienst geen enkel probleem: er bestond een grote behoefte aan het grondig getrainde en ervaren RAF- en FAA-personeel voor de wederopbouw en versterking van de luchtmacht van zowel de marine als de landmacht. De meerderheid van de veteranen voelde echter, zo was al snel duidelijk, veel meer voor een loopbaan in de burgermaatschappij. Zij hadden vooral dienstgenomen bij de geallieerde strijdkrachten om actief te kunnen meevechten tegen Duitsland, maar nu de vrede was aangebroken, wilden zij niets liever dan hun burgerleven weer oppakken. Dit gold zelfs voor oorlogsvliegers die inmiddels flink promotie hadden gemaakt en voor wie ook in vreedstijd waarschijnlijk een glansrijke loopbaan in het verschiep lag, zoals Bob van der Stok, de gewezen commandant van het 322 Squadron. "Ik had een schitterende carrière kunnen opbouwen, maar ik heb me nooit een echte beroepsmilitair gevoeld. De vliegerij zag ik als lol, vrijheid en avontuur. Opleid worden om mensen te doden, dat stuitte me eigenlijk tegen de borst. Ik wilde ze liever redden."⁸⁸

Natuurlijk was voor lang niet iedereen deze keuze zo eenvoudig en was er wel degelijk ook een groep militairen die twijfelde tussen uniform en burger tenue. Aan de ene kant leek voor hen een langer verblijf in de krijgsmacht aantrekkelijk omdat zij dan de hun vertrouwde omgeving niet hoefden te verlaten en ook niet hoefden te zoeken naar een baan. Dit was extra aantrekkelijk omdat de economie zich in een recessie bevond en het werkloosheidscijfer hoog was. Aan de



De commandant van het 322 Squadron, Bob van der Stok, zet met zijn vliegers de horloges gelijk. Van der Stok prevaleerde een burgerloopbaan boven een carrière als militair.

andere kant voelden veel twijfelaars zich in de militaire wereld niet echt op hun plaats. Daarvoor stroomde te weinig ‘militair bloed’ door hun aderen. Hier kwam nog bij dat de toekomst van de ML er kort na de oorlog nog uiterst onzeker uitzag. De vorming van een zelfstandige luchtmacht, naast de marine en landmacht, was in de tweede helft van de jaren veertig nog allerm minst een uitgemaakte zaak. Voorts was aanvankelijk onduidelijk of de oorlogsvliegers bij een overgang van het reserve- naar het beroepspersoneel bepaalde schooldiploma’s moesten overleggen. Dit kon moeilijkheden opleveren, omdat er nogal wat ex-RAF-vliegers waren, zoals Robbie Wijting van het 64 Squadron, die in oorlogstijd hun schoolopleiding hadden onderbroken “om gehoor te geven aan de sterke drang hun land actief te dienen”. Zelf was Wijting als 16-jarige HBS-scholier in april 1942 uit Nederland vertrokken en na een avontuurlijke reis via België, Frankrijk, Spanje en Portugal, eind oktober 1942 in Groot-Brittannië gearriveerd, waar hij vervolgens in dienst trad van de RAF.⁸⁹ Onzekerheid was er verder over het carrièreperspectief. Zeker in de ‘rommelige’ eerste naoorlogse periode tot omstreeks 1948, bestond er nauwelijks duidelijkheid in hoeverre de door de wol geleverde veteranen – “prima vliegers, geschoold en gehard in deze oorlog” – kans maakten op een aansprekende loopbaan in vreedstijd.

Hun twijfel hierover werd gevoed doordat nogal wat voormalig RAF-personeel na terugkeer in de eigen gelederen, één of soms zelfs twee rangen werd teruggezet, omdat zij tijdens de oorlogsjaren tijdelijk waren bevorderd naar een hogere rang. (zie pagina 142) Al deze aspecten tezamen trokken uiteindelijk veel van de twijfelaars over de streep om hun toekomst in de burgermaatschappij te zoeken. “Men is nog steeds druk doende om de nieuwe vorm van ons luchtwapen te zoeken”, merkte de redactie van *De Vliegende Hollander* in de herfst van 1945 op,

“maar intusschen wordt het eene demobilisatieverzoek na het andere geschreven en steeds meer Nederlandsche vliegers met een onbetaalbare schat aan oorlogservaringen verdwijnen met deze kennis naar het terrein der burgermaatschappij”. Menigeen was volgens de redactie van het personeelsorgaan nog niet doordrongen van deze uitstroom aan knowhow en ervaring. “Laten wij ons herinneren dat Nederland niet veel van dergelijke uitermate bruikbare krachten rijk is. Wij zijn ervan overtuigd dat meer dan één demobilisatieverzoek niet zou zijn geschreven, wanneer de betrokkenen maar eenig idee hadden gehad wat de naaste toekomst van de Luchtstrijdkrachten zou zijn.”⁹⁰

Zowel bij het Ministerie van Marine als bij het Ministerie van Oorlog was reeds geruime tijd voor de Duitse capitulatie werk gemaakt van de afvloeiing van het oorlogspersoneel. Al in juni 1942 vaardigde de minister van Oorlog een legerorder uit die aankondigde dat het van buiten Nederland afkomstige reservepersoneel binnen zes maanden na afloop van de oorlog zou worden gedemobiliseerd en “op Rijkskosten naar hun vorenbedoelde woonplaats mocht terugkeren”.⁹¹ In juni 1945 werd deze maatregel nog verder uitgebreid tot alle landmachtmilitairen die voor *D-Day* in dienst waren getreden, met uitzondering van het beroepspersoneel en diegenen die een verbandakte hadden ondertekend “anders dan op de voet van gewoon dienstplichtige”.⁹² Van deze groepen kwamen uit het buitenland afkomstige en afgekeurde landmachtmilitairen als eerste in aanmerking om met groot verlof te worden gestuurd. Het Ministerie van Marine was onaangenaam verrast door het besluit van het zusterministerie om alle dienstplichtigen vrijwel direct na de Duitse overgave te demobiliseren. “Reeds tevoren werd ik door de toezegging van het departement van Oorlog, dat de in het buitenland opgekomen dienstplichtigen uiterlijk zes maanden na het eindigen van den oorlog in Europa met groot verlof zouden worden gestuurd voor een voldongen feit gesteld, dat wegens het groote aantal goed geoefende dienstplichtigen in de Koninklijke Marine ernstige bezwaren ten aanzien van de personeelsvoorziening met zich medebrengt”, schreef minister van Marine Jim de Booy eind augustus 1945 aan zijn collega van Oorlog Jo Meynen.⁹³ De Booy kon echter niet achterblijven en kondigde daarom begin 1946 aan dat het reservepersoneel beneden de rang van officier, dat voor het uitbreken van de oorlog in dienst was getreden, niet meer zou worden uitgezonden naar Nederlands-Indië en zo spoedig mogelijk zou worden gedemobiliseerd.⁹⁴

De eigenlijke uitdiensttreding had de nodige voeten in de aarde. Vooral bij de militairen die waren opgekomen buiten Nederland was hun afzwaaien niet van de ene op de andere dag geregeld. Allereerst dienden zij een visum en andere reisbescheiden aan te vragen voor zichzelf én voor de eventuele echtgenote en kinderen. Vervolgens moest voor de terugreis worden gewacht op beschikbare scheepsruimte. De nog actief dienende militairen reisden in veel gevallen apart van hun familie op een troepentransportschip terug naar het land van herkomst. Pas na terugkeer op eigen bodem volgde de eigenlijke demobilisatie bij de Nederlandse ambassade, een gezantschap of een consulaat.⁹⁵ Overigens was de Nederlandse regering al tijdens de oorlog onderhandelingen begonnen met enkele geallieerde landen om er zeker van te zijn dat de ongeveer 2.250 in het buitenland gerekruteerde militairen na afloop van de oorlog zonder problemen naar hun oude woonplaats konden terugkeren.⁹⁶ Dit lukte slechts ten dele. In mei 1945 was alleen van Groot-Brittannië, Zuid-Afrika en Canada deze verzekering ontvangen. Met de Verenigde Staten en een aantal Zuid-Amerikaanse landen was op het moment van de overgave nog geen overeenstemming bereikt. Niettemin leverde de terugkeer van de uittredende militairen naar deze landen evenmin noemenswaardige problemen op.



Hendrik Pecht, een voormalig vlieger van het 86o Squadron, keerde na afloop van de oorlog niet terug naar Nederlands-Indië, maar demobiliseerde eind 1946 in Canada, waar hij twee jaar eerder in het huwelijk was getreden.

Moelijker lag het met de zogenoemde ‘rehabilitatie’ van het Nederlandse personeel in het buitenland. Getracht werd om hen van dezelfde (sociale) hulp te voorzien als de veteranen uit het land zelf. Zij moesten, zo was de gedachte, niet aan hun lot worden overgelaten, maar worden bijgestaan in het vinden van hun weg in de burgermaatschappij. Met de Canadese en Zuid-Afrikaanse regeringen konden enige afspraken worden gemaakt, maar over het algemeen waren de voormalige militairen in het buitenland grotendeels op zichzelf aangewezen en hadden zij niet dezelfde rechten als ‘autochtone’ veteranen. Dit bleek onder meer vele tientallen jaren later, toen zij de gepensioneerde leeftijd bereikten. Hun soms imposante oorlogscarrière ten spijt, hadden zij in landen als Australië en Canada soms moeite toegang te krijgen tot de gratis sociale en medische voorzieningen, die de in deze landen geboren en getogen veteranen wél genoten. Dit kwam doordat zij vaak niet als veteraan stonden geregistreerd. Het bemachtigen van deze status bleek vaak lastig en in een aantal gevallen zelfs onmogelijk. Onder meer de naar Canada geëmigreerde Willem Verheij, een oud-vlieger van het 32o Squadron, liep tegen deze problemen aan nadat hij in 2009 was getroffen door een hartaanval en als gevolg daarvan continu verzorging nodig had. Het Canadese ministerie van Veteranenzaken bleek echter alleen bereid daarvoor de kosten te dragen wanneer Verheij alsnog kon aantonen dat hij ook daadwerkelijk als veteraan te boek stond.⁹⁷

Omdat de oorlogsvliegers van zowel de ML als de MLD een meerjarig contract hadden getekend én omdat zij vanwege hun specialistische kennis een sleutelrol speelden bij de wederopbouw van de luchtmacht, behoorden zij, het is al eerder gememoreerd, tot de laatste groepen die de militaire dienst mochten verlaten.⁹⁸ Vooral de tijdens de oorlog in dienst getreden ML-militairen verkeerden in een weinig benijdenswaardige positie. Zij hadden namelijk bij

hun toetreding tot de RAF de zogenoemde verbandakte model III of V-A ondertekend, waarin was vastgelegd dat zij, ondanks hun reservistenstatus, tot uiterlijk drie jaar na terugkeer van de regering in Nederland in actieve dienst moesten blijven.⁹⁹ Na het ingaan van het groot verlof bleven zij bovendien nog verplicht “elke maand gedurende zes uren, verdeeld over ten minste vier werkdagen diensten als vlieger te verrichten”. Ook moesten zij ieder jaar in totaal twee weken terugkeren in werkelijke dienst voor een herhalingsoefening. Bij de consequenties van deze clause had volgens Jan van Eeghen, die zijn vliegopleiding in de RAF doorliep, op het moment van tekenen bijna niemand stilgestaan. “Dit werd tijdens de oorlog en de daarmee samenhangende onzekerheden voor lief genomen bij het streven om [in] de Nederlandse (...) luchtmacht te dienen. Het was van de meesten echter niet de werkelijke wens om langer te dienen dan alleen in de oorlog.”¹⁰⁰ Toen de kwestie in mei 1945 actueel werd, reageerden de meeste ML-vliegers verbolgen. Zij vonden dat zij hun militaire plicht ruimschoots hadden vervuld en dat het nu hoog tijd was om aan hun eigen maatschappelijke carrière te denken. Zelfs vele jaren later lag dit beleid verschillende veteranen nog zwaar op de maag. “Goed gezien was dat eigenlijk een vuile streek”, vond oud-jachtvlieger Jan Arts van het 64 en 322 Squadron in 1997.¹⁰¹ Ook Pim de Bruyn Kops, ex-vlieger van het 320 Squadron, was er allerminst over te spreken. “Ik vond het schandelijk dat (...) je na de oorlog nog drie jaar bij de luchtstrijdkrachten moest blijven”, verkondigde hij in een interview eind jaren negentig.¹⁰² De gevoelens van teleurstelling werden nog versterkt doordat, zoals hiervoor al is aangegeven, menig veteraan die actief was geweest in de RAFVR, na het ten einde komen van zijn detachering in Britse dienst, ten minste één rang naar beneden ging (zie pagina 142). Een extra ontgoocheling was vaak nog dat de ex-oorlogsvliegers terug in Nederland een functie kregen toegewezen die in schril contrast stond met het gevaarvolle, vrije en vaak enerverende oorlogsbestaan. Waarnemer André Hissink van het 320 Squadron ging bijvoorbeeld als magazijnmeester op vliegveld Twenthe aan de slag. “Al het materiaal afkomstig uit Groot-Brittannië, variërend van manchetknopen tot complete vliegtuigen, werd daar naar toe gestuurd”, zo vertelde Hissink. “Dit moest allemaal geboekstaafd worden en hiervoor werd ik aangesteld. Ik vond het een vreselijke job. Ik had de hele oorlog gevlogen en nu werd ik met deze baan opgescheept. Af en toe kreeg ik er echt genoeg van en dan pakte ik een fiets en reed het hele vliegveld rond.”¹⁰³

Het was om bovenstaande redenen niet verrassend dat een groot aantal oorlogsvliegers een rekest indiende om vroegtijdig te worden gedemobiliseerd. Slechts een klein aantal van deze verzoekschriften werd gehonoreerd. Het ging hierbij voornamelijk om militairen die niet langer van nut waren wegens medische gebreken, uit het buitenland afkomstig waren of die konden aantonen dat zij om economische redenen harder nodig waren in de burgermaatschappij. Zo kreeg Paul van Hessen van het 320 Squadron, die, zoals we hiervoor hebben gezien, zijn gehele familie had verloren door de Jodenvervolging, ontheffing om het familiebedrijf, dat zich bezighield met de productie van worstenvellen, te gaan leiden.¹⁰⁴ Freddy Hecht, eveneens een vlieger van het 320 Squadron, mocht vroegtijdig de militaire dienst verlaten om het textielbedrijf van zijn overleden vader te gaan leiden.¹⁰⁵ Andere oorlogsvliegers wisten een voortijdige dienstverlating er ‘door te drukken’ door een invloedrijke functionaris in te schakelen. Willem Thorbecke van het 622 Squadron bijvoorbeeld, deed een beroep op Jan de Quay, die aan het begin van de oorlog een van de leidende figuren van de Nederlandse Unie was geweest en rond de bevrijding kort de functie van minister van Oorlog had bekleed. “With the help of Professor de Quay, who was then a senior Netherlands government official, my discharge was successfully arranged”, verklaarde Thorbecke. Hierdoor

kon hij begin 1946 naar de Verenigde Staten vertrekken, eerst om te gaan studeren en vervolgens om een succesvol zakenimperium op te bouwen.¹⁰⁶ Het aantal oorlogsvliegers dat om economische redenen of door 'vriendjespolitiek' voortijdig uit de militaire wereld kon stappen, was echter gering. Zelfs het inschakelen van gezaghebbende figuren had lang niet altijd het gewenste resultaat. Dit ondervond onder meer de voormalige student Jan Heino Hommes, die tijdens de oorlog als waarnemer bij het 320 Squadron had gediend en die zijn Leidse professor charterde om zijn ontslag af te dwingen. Tevergeefs, want het rekest werd afgewezen, waardoor hij pas na het volledig uitdienen van zijn contract, in mei 1948, zijn uniform kon uittrekken.¹⁰⁷

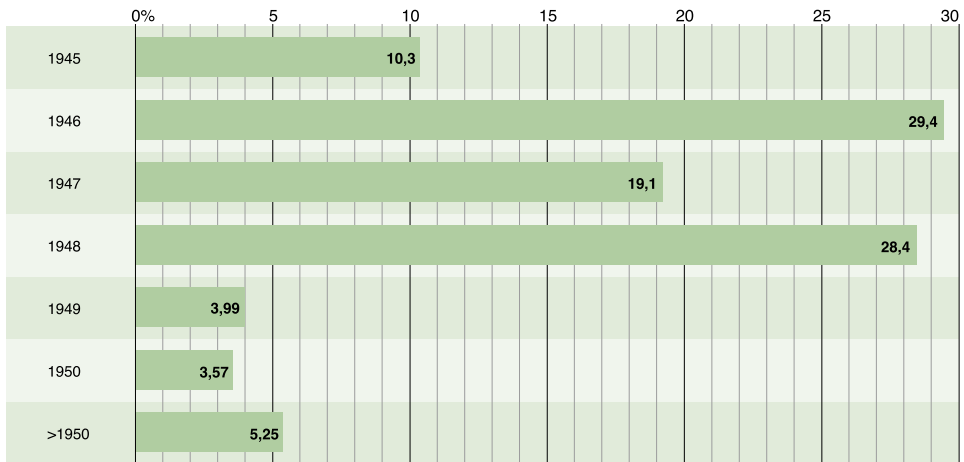
De oorlogsvliegers gingen terug in Nederland, zoals gezegd, een variëteit aan functies vervullen.¹⁰⁸ Van diegenen die in het bezit waren van een vliegbrevet werden er relatief veel omgeschoold tot vlieginstruuteur.¹⁰⁹ Vliegers uit de gelederen van de MLD speelden vooral een zeer belangrijke rol bij de indienststelling van een vliegekampschip en de opzet van de dekvliegerij.¹¹⁰ Bij de ml vervulden zij een sleutelfunctie bij de invoering van de Meteor-straalvliegtuigen en de vorming van een luchtverdedigingsorganisatie. Hun prominente rol bij de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht blijkt onder meer uit het feit dat vrijwel alle operationele squadrons bij beide vliegdiensdiensten in de eerste naoorlogse jaren onder commando stonden van vliegers met oorlogservaring.¹¹¹ In tegenstelling tot de vliegers, kregen veel waarnemers – zoals we al hebben gezien bij de hiervoor genoemde André Hissink op Twenthe – vliegtuigtelegrafisten en boordschutters al snel een grondfunctie, vooral omdat na 1945 nog maar nauwelijks personeel voor deze functies nodig was. Bij de marine werden als gevolg hiervan eind jaren veertig de dienstvakken voor vliegtuigtelegrafisten en boordschutters zelfs opgeheven. De meeste oorlogsvliegers met deze functie gingen vervolgens over naar het nieuw gecreëerde dienstvak van vliegtuigmaker-konstabel. Opvallend was verder dat de steeds verder uit de hand lopende situatie in Nederlands-Indië aan de aandacht van een groot deel van de oorlogsvliegers voorbij ging. Het was uiteindelijk vooral personeel van de MLD dat werd uitgezonden naar de kolonie om te participeren in de beteugeling van de Indonesische opstand. Dit kwam met name doordat de marinevliegdiensdienst van oudsher een belangrijke rol speelde in het overzeese gebiedsdeel.¹¹² Van de ML reisden relatief weinig oorlogsvliegers naar het Verre Oosten af, omdat de meerderheid vooraleerst benodigd was voor de opbouw van de nog in de steigers staande legervliegdiensdienst.¹¹³

Heeft de poging van de leger- en marineleiding om zo veel mogelijk personeel vast te houden uiteindelijk ook het gewenste effect gehad? Om hier een bevredigend antwoord op te kun-



In tegenstelling tot de Soesterbergers waren de oorlogsvliegers bekend met tal van technische noviteiten, zoals de Link Trainer. Hoewel ook al voor de oorlog *instrument flight trainers* bestonden, werden ze pas tijdens de Tweede Wereldoorlog op grote schaal gebruikt voor het opleiden van vliegend personeel.

tabel 1 : gedemobiliseerde oorlogsvliegers



nen geven, heb ik de demobilisatiedata van zo veel mogelijk Nederlandse oorlogsvliegers verzameld. Hierin zijn ook de oorlogsvliegers ‘meegenomen’ die in mei 1945 nog niet de operationele gelederen hadden bereikt. Zij konden immers door hun gedegen opleiding en hun kennis van de allernieuwste techniek, eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan de wederopbouw. Gesneuvelden, verongelukten en afgeteste oorlogsvliegers zijn vanzelfsprekend buiten beschouwing gelaten. Als het peilmoment voor het moment dat de oorlogsvlieger de militaire dienst verliet, is de datum genomen waarop hij met groot verloop ging of (eervol) ontslag kreeg aangezegd. Uiteindelijk konden de gegevens van meer dan 640 oorlogsvliegers worden verzameld. Van deze groep bleven er 476 niet tot hun pensioensgerechtigde leeftijd in militaire dienst. Zij verlieten vroeg of laat de krijgsmacht. De informatie over hun demobilisatie is gepresenteerd in tabel 1. Hieruit blijkt dat het afzwaaien vooral plaatsvond in de jaren 1946-1948, toen respectievelijk 29%, 19% en 28% het uniform uittrok. In deze periode verliet daardoor meer dan drie kwart van alle oorlogsvliegers – bijna 77% – de ML of de MLD en stroomde dus behoorlijk wat kennis en ervaring de organisatie uit. Positief was in dit opzicht wél, dat dit proces tamelijk gelijkmatig verliep. Daardoor kwam de wederopbouw van de luchtstrijdkrachten nooit écht in gevaar. In de jaren na 1948 was de uitstroom niet groot meer. Van de onderzochte groep ging slechts een betrekkelijk gering aantal – in totaal 167 man – in beroepsdienst over. Bijna 60% van hen hield het marine-uniform aan, de rest dat van de luchtmacht. Dat aanzienlijk meer ex-oorlogsvliegers in marinedienst bleven, had vooral te maken met hun achtergrond. Een groter percentage MLD’ers behoorde tot het beroepskader en had meer bewust gekozen voor een militaire loopbaan. Veruit de meeste ML’ers daarentegen hadden tijdens de oorlogsjaren als vrijwilliger de wapens opgepakt en als reservist deelgenomen aan de oorlog. Zij wilden na afloop van de strijd zo snel mogelijk weer terugkeren naar de burgermaatschappij. Het was in die zin dus logisch dat er minder marinemensen na de oorlog afzwaaiden.

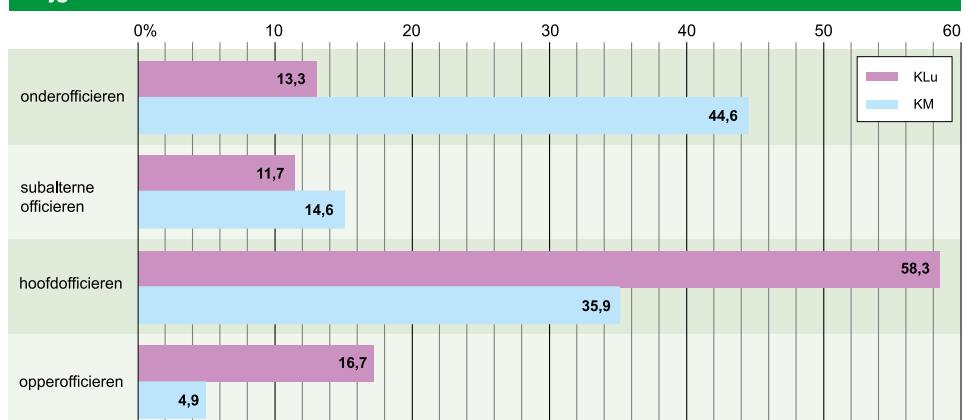
Het carrièreperspectief van de ex-oorlogsvliegers liep nogal uiteen en was sterk afhankelijk van hun rang in 1945 én de functies die zij uitoefenden. De minste loopbaanmogelijkheden waren er voor boordschutters en vliegtuigtelegrafisten. Zij hadden ten tijde van de Duitse capitulatie de rang van sergeant of zelfs nog lager. De promotiekansen waren na de oorlog

bovendien beperkt, omdat, zoals we hiervoor hebben gezien, aan deze functies na 1945 nauwelijks nog behoefte was, zodat de dienstvakken van vliegtuigtelegrafist en mitrailleursschutter werden opgeheven. Zij stegen daardoor, ondanks hun vaak uitstekende staat van dienst, in de volgende decennia nauwelijks nog in rang.¹¹⁴ “Ik heb achtentwintig en een halfjaar dezelfde rang gedragen”, aldus voormalig vliegtuigtelegrafist Frank Voogt van het 320 Squadron, die bijna negentig oorlogsvluchten volbracht en als onderofficier de marine verliet met functioneel leeftijdsonslag.¹¹⁵ Omdat veruit de meeste voormalige boordschutters en vliegtuigtelegrafisten (224 man) het marine-uniform droegen en slechts een gering aantal het landmachtuniform (29 man), verklaart dit ook waarom bijna 60% van het MLD-personeel uiteindelijk als onderofficier of subalterne officier de dienst verliet. Dit is te zien in tabel 2, waarin de eindrangen van de oorlogsvliegers zijn gepresenteerd.

Hieruit komt tevens naar voren dat veruit het meeste landmachtpersoneel – 58% – als hoofdofficier (majoor, luitenant-kolonel en kolonel) met pensioen ging. De belangrijkste reden hiervoor is dat maar liefst 322 van de in totaal 351 landmachtmilitairen de functie van vlieger of waarnemer bekleedden én aan het eind van de oorlog vaak inmiddels de officiersrang hadden.¹¹⁶ Voor hen lagen in de volgende decennia daardoor veel meer promotiemogelijkheden in het verschiet, niet alleen omdat er voor vliegers na de oorlog volop emplooi bleef bestaan, maar vooral ook omdat de luchtmachtorganisatie weer van grond af aan moest worden opgebouwd en er daardoor volop carrièremogelijkheden waren. Dit kreeg nog een impuls doordat de legerluchtmacht vanaf 1946 niet langer aan de voor de grondstrijdkrachten vastgestelde leeftijdsnormen was gebonden. De reden hiervoor was eenvoudig: een vlotte opzet van het naoorlogse luchtwapen kon anders niet worden gegarandeerd. “Indien de bevordering van L.S.K.-personeel blijft geschieden conform de normen, welke zijn vastgelegd voor het Kon.Landmacht-personeel is het praktisch niet mogelijk een snelle en goede opbouw der L.S.K tot stand te brengen”, schreef kolonel Michael Calmeyer, chef van het Militaire Kabinet van de Generale Staf in 1946.¹¹⁷

Dat ook meer oud-oorlogsvliegers bij de in 1953 opgerichte KLu de rang van opperofficier bereikten in vergelijking met de MLD, heeft waarschijnlijk vooral te maken met de omvang van beide organisaties in de naoorlogse jaren. In de veel grotere KLu waren nu eenmaal veel meer

tabel 2: eindrangen van voormalige oorlogsvliegers in beroepsdienst verdeeld per krijgsmachtdeel



generaalsposities beschikbaar in vergelijking met de betrekkelijk kleine marinevliegdiens. Veelzeggend is wat dat betreft de overstap in 1954 van de vlagofficier van de MLD, schout-bij-nacht Heije Schaper, naar de KLU als chef van de Luchtmachtstaf. Schaper vervulde – net als een andere oudgediende van het 320 Squadron, Flip van der Wolf – in de rang van luitenant-generaal enkele jaren de hoogste luchtmachtfunctie. Bij de marine bereikten vier voormalige oorlogsvliegers de rang van schout-bij-nacht en vlagofficier MLD. Behalve Schaper waren dit Jan van Olm, Wildrik de Groot en Jaap den Hollander; stuk voor stuk oudgedienden van het 320 Squadron.¹¹⁸ De carrière van de hiervoor al genoemde Robbie Wijting van het 64 Squadron reikte, ondanks zijn niet voltooide HBS-opleiding, nóg verder. Hij fungeerde in de jaren zeventig een tijdlang in de rang van generaal als voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven en werd in december 1976 tevens aangesteld als de eerste Chef Defensiestaf. Hij was daarmee in deze periode de hoogste actief dienende Nederlandse militair.¹¹⁹ Hoewel dus slechts zo'n 26% van de voormalige oorlogsvliegers na de Tweede Wereldoorlog de militaire dienst trouw bleef, drukten zij vooral tussen 1960 en 1975 toch een belangrijk stempel op het KLU- en MLD-beleid. Hiervan was vooral sprake in de kleinere MLD, waar de functie van vlagofficier 24 jaar, tussen 1946 en 1969 werd bekleed door een oorlogsvlieger met een achtergrond in de RAF. Bij de KLU stond in de naoorlogse jaren acht jaar lang een voormalige RAF-vlieger aan het roer. Dit kwam vooral doordat ook veel personeel van de voormalige ML-KNIL vanaf 1950 de legerluchtmacht instroomde. Ook van deze groep maakte een aantal officieren carrière. Een enkeling bereikte zelfs de hoogste post van luchtmachtbevelhebber.

In de eerste naoorlogse periode was vooral bij de ML sprake van sterke wrijvingen onder het personeel. Dit kwam voornamelijk doordat de legerluchtstrijdkrachten in 1945 werden gedomineerd door twee groepen; de zogenoemde Soesterbergers, die vóór de Tweede Wereldoorlog de kern van de militaire luchtvaart hadden gevormd en de Biggin Hillers (genoemd naar het gelijknamige en beroemde RAF-vliegveld bij Londen), die tijdens de oorlog in dienst waren getreden van de RAF. Tussen beide groepen was sprake van een tamelijk waterdichte scheiding, omdat slechts een gering aantal – ruim vijftig – Soesterbergers tijdens de oorlogsjaren in Groot-Brittannië was terechtgekomen en in dienst van de RAF was getreden. Beide groepen hadden bovendien weinig overeenkomsten. De Soesterbergers waren bijna allemaal beroepsmilitairen met een grote passie voor de vliegerij. Zij waren tijdens de bezetting grotendeels vanuit Nederland naar krijgsgevangenkampen in Duitsland of Polen afgevoerd. De groep Biggin Hillers bestond vrijwel uitsluitend uit reservepersoneel. Zij hadden hun opleiding in de RAF genoten en in geal-

Een Sea Fury landt omstreeks 1950 op de Hr.Ms. Karel Doorman. In de MLD speelden de oorlogsvliegers een belangrijke rol bij het op poten zetten van het carrierbedrijf.



lieerd verband actief aan de oorlog deelgenomen. Lang niet iedereen in deze groep koesterde, zoals we hebben gezien, op voorhand een uitgesproken voorliefde voor de luchtvaart. De meesten hadden zich vooral aangemeld om op een directe en effectieve manier te kunnen meedoen aan de oorlog. De animositeit tussen beide groepen openbaarde zich vrijwel meteen in mei 1945 en kwam grotendeels doordat veel Soesterbergers het maar moeilijk konden verkroppen dat zij, bij terugkeer uit krijgsgevangenschap, op allerlei vlakken waren voorbijgestreefd. Niet alleen had het personeel dat aan geallieerde zijde had gestreden, op het vliegtechnische en operationele vlak een grote voorsprong, ook hadden zij inmiddels dezelfde of zelfs een hogere rang dan de uit krijgsgevangenschap teruggekeerde en doorgaans oudere beroepsmilitairen.¹²⁰

De veteranen kregen bij terugkeer in Nederland daardoor volgens Jan Heino Hommes van het 320 Squadron een tamelijk koele en afstandelijke ontvangst. “When we returned to Holland (...) the authorities and particularly the military ones, seemed to resent us being full of new ideas, trained in modern warfare, so different from their old fashioned themes. Our enthusiasm was soon blunted and I for one decided not to stay in Holland anymore.”¹²¹ Rudi van Daalen Wetters van het 131 en 322 Squadron kon zich de afgunst van de Soesterbergers wel enigszins voorstellen. “Ik vluchtte in 1941 uit Nederland als vaandrig en keerde vier jaar later terug als kapitein. De achtergebleven militairen die ten tijde van mijn vertrek de rang van tweede luitenant hadden en in krijgsgevangenschap waren weggevoerd, hadden veel minder snel promotie gemaakt en waren in 1945 nog altijd slechts eerste luitenant. En daar was ik dan ineens, zo’n snotneus waar zij nu voor moesten gaan salueren. Dat ging natuurlijk allemaal tegen heug en meug. Je zag als het ware ter plekke de wrijving ontstaan.”¹²² De Biggin Hillers konden het op hun beurt moeilijk verkroppen dat de Soesterbergers zich naar hun idee zonder weerstand hadden laten afvoeren in krijgsgevangenschap en ondanks hun opgelopen kennisachterstand ‘zo maar weer’ hun plaats in de luchtmachtorganisatie konden innemen. Zij hadden verder grote moeite met de in hun ogen nogal rechtlijnige en arrogante handelswijze van het beroepspersoneel.¹²³ “De overgang van de zeer effectieve pragmatische discipline van de RAF naar de vooroorlogse autoritaire discipline van de Nederlandse marine en landmacht viel ons als reservisten wel wat zwaar op de maag”, vond Jan van Eeghen.¹²⁴

De tegenstellingen openbaarden zich, zoals gezegd, vrijwel meteen na de Duitse overgave en kwamen – behalve in de dagelijkse omgang – onder meer tot uiting in het in juni 1945 gepubliceerde artikel ‘Soesterberg’ in *De Vliegende Hollander*.¹²⁵ In het geanonimiseerde verhaal trok de schrijver flink van leer tegen de in zijn ogen minachtende manier waarop werd gesproken over het vooroorlogse Soesterberg. “Voor deze mensen, waarvan er verschillende een operational tour achter den rug hebben, heb ik het grootste respect, maar ze moeten niet te lichtvaardig oordeelen over iets waar ze zelf zoo weinig van meegemaakt hebben”, verkondigde de schrijver. De bijdrage wekte veel beroering onder het voormalige RAF-personeel en de redactie van *De Vliegende Hollander* zag zich zelfs genoodzaakt toelichting te geven over de reden van de plaatsing.¹²⁶ Behalve de in de ogen van de Soesterbergers nogal laatdunkende kijk op de vooroorlogse militaire luchtvaart door veel oorlogsvliegers, keken zij tandenknaarsend toe hoe veel voormalig RAF-personeel direct na de Tweede Wereldoorlog tijdens verschillende plechtigheden werd gedecoreerd met Nederlandse en Britse onderscheidingen. Een groots opgezette uitreikingplechtigheid op Ypenburg in oktober 1945, waarbij achttien militaire vliegers het Vliegerkruis kregen opgespeld, was daarom voor Soesterberger Jan Bach aanleiding om in het luchtvaartmagazine *Avia* juist de prestaties van de “meivliegers” voor het voetlicht te halen. Het voormalige RAF-personeel



Oorlogsvliegers speelden een grote rol bij de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht. Menigeen ging terug in Nederland als instructeur aan de slag, onder meer bij de Aanvullende Vlieger Opleiding Tweemotorigen (AVOT) op vliegveld Twenthe.

had weliswaar “een zwaren strijd gestreden” en “de geallieerden waren niet kwistig [geweest] met onderscheidingen” zodat wel vaststond dat de gedecoreerden “zoo het een en ander hadden gepresteerd”, maar dit betekende volgens hem niet dat de meivliegers moesten worden vergeten. “Deze gelegenheid is voor ons aanleiding”, zo schreef Bach, “eens een lans te breken voor de vliegers, welke niet in Engeland hebben gestreden, doch gedurende vier dagen, dat de oorlog in 1940 in en boven ons land woedde, den overmachtigen vijand, – dikwijls met inferieur materieel – zijn tegemoet getreden en hun strijd als helden hebben gestreden.”¹²⁷ De afgunst was het hevigst in de eerste naoorlogse jaren, toen alles nog in het teken stond van de wederopbouw en beide groepen prominent aanwezig waren in de organisatie van de ML. Aan het eind van de jaren veertig ebde de animositeit in snel tempo weg doordat beide groepen niet langer alleen de dienst uitmaakten in de legerluchtmacht, onder meer door de instroom twee andere groepen personeel: nieuw in dienst getreden vrijwilligers en dienstplichtigen uit de burgermaatschappij én naar Nederland gerepatrieerde militairen van de in 1950 opgeheven ML-KNIL.¹²⁸

Weer in de burgermaatschappij

De terugkeer in de burgersamenleving betekende een resolute verandering in het dagelijks bestaan van de oorlogsvliegers. Tijdens de oorlogsjaren waren zij immers gewend geraakt aan een gevaarvol, maar geregeld leven, waarbij zij verzekerd waren van kost en inwoning, alsook

een relatief goed salaris. Bovendien genoten zij aanzien en privileges. Nu moesten zij zich geheel zelf zien te redden. Van enige steun was daarbij nauwelijks sprake. Nederland kende geen wetgeving die werkgevers verplichtte bij het vervullen van vacatures, oorlogsveteranen de voorkeur te geven boven niet-veteranen, zoals dat bijvoorbeeld in Canada met de *Federal Reinstatement in Civil Employment Act* wel het geval was.¹²⁹ Wel kregen alle afzwaaiende militairen een demobilisatiepremie. Voor zowel marine- als landmachtpersoneel dat ten tijde van *D-Day* in werkelijke dienst was, bestond die uit een aantal dagen salaris, een oorlogsgratificatie voor iedere maand in uniform na mei 1940 en in sommige gevallen een kledingtoelage en textielpunten. Verder mochten zij een gedeelte van hun plunje houden en beloofde de regering “van Rijkswegge allen steun (...) bij het zoeken naar een passende werkkring”. Wanneer dit onverhoopt in de eerste tijd niet zou lukken, konden zij enige tijd aanspraak maken op wachtgeld. In de praktijk kwam hier echter nauwelijks iets van terecht en moesten de meeste veteranen geheel zelfstandig hun weg vinden in de burgermaatschappij.¹³⁰ Het was daarom logisch dat veel oorlogsvliegers voor de makkelijkste weg kozen en na hun demobilisatie emplaceo zochten in de beroepssector die hun het best bekend was en waar zij geen aanvullende of nieuwe opleiding voor hoefden te volgen: de luchtvaart.

Van 210 van de ongeveer 460 oorlogsvliegers die de oorlog overleefden en die de krijgsmacht vaarwel zegden, is het naoorlogse beroep achterhaald. Daarvan bleven er 72 in de luchtvaart actief. Dit is 34% van het totaal. De overgrote meerderheid van deze groep – in totaal 56 man – vond na 1945 haar weg naar de KLM. De sterk groeiende luchtvaartmaatschappij had behoefte aan grote aantallen nieuw personeel omdat van de oude kern tijdens de oorlogsjaren een gedeelte was omgekomen of wegens Duitse sympathieën niet langer kon worden gehandhaafd.¹³¹ Bovendien hadden zij een grote technologische achterstand opgelopen. Voormalige RAF-vliegers golden als uitermate geschikt om de opengevallen en nieuwe vacatures op te vullen. Zij hadden tijdens de oorlogsjaren een gedegen vliegtraining doorlopen en inmiddels vele honderden vliegreuren in hun logboek staan op technisch hoogwaardige en snelle vliegtuigen. Bovendien waren zij nog relatief jong en hadden zij bewezen te kunnen werken onder hoogspanning. Het was dan ook niet verwonderlijk dat direct na de Duitse capitulatie meer dan de helft van het vliegerbestand van de KLM uit ex-oorlogsvliegers ging bestaan. Zij waren voornamelijk afkomstig uit Angelsaksische landen als de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Canada, Australië, Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland.¹³²

Om de luchtvaartmaatschappij toch enigszins een Nederlandse identiteit te laten behouden, zocht Albert Plesman – die begin april 1945 vanuit de Achterhoek de geallieerde linies wist te bereiken en dadelijk weer de leiding over de luchtvaartmaatschappij naar zich toetrok – ook nadrukkelijk onder het Nederlandse RAF-personeel naar geschikte kandidaten. De rekruteringswerkzaamheden begonnen direct nadat hij in Londen was aangekomen.¹³³ Diverse oorlogsvliegers die vlogen bij de 1316 (Dutch) Dakota Flight vanaf Croydon, gingen min of meer automatisch over. Anderen moesten ‘gewoon’ solliciteren. De toestroom van de veteranen in de gelederen van de luchtvaartmaatschappij leidde overigens niet, zoals in militaire kringen, tot heftige fricties met het vooroorlogse personeel. Daarvoor was de laatstgenoemde groep te klein. Wel speelden de veteranen, zoals gezegd, vooral in de eerste naoorlogse jaren een belangrijke rol bij de verdere professionalisering van de (Nederlandse) verkeersvliegerij.¹³⁴ De tijdens de oorlog geleerde lessen en opgedane ervaring met het opereren met moderne, zware en meermotorige toestellen onder vaak slechte weersomstandigheden, het gebruik van radar en andere elektronische hulpmiddelen en het vliegen aan de hand van vastomlijnde vliegprocedures, werden na de



De oud-commandant van het 320 Squadron, Hugo Burgerhout, zette na de oorlog zijn vliegerloopbaan voort als testvlieger bij Fokker.

oorlog allemaal één op één in de burgervliegerij geïntroduceerd. De ex-oorlogsvliegers speelden hierbij een cruciale rol, aangezien zij over de kennis beschikten en de expertise hadden deze technologische sprong voorwaarts mogelijk te maken.¹³⁵

Lang niet alle oorlogsvliegers voelden iets voor een vliegende betrekking bij een civiele luchtvaartmaatschappij omdat het te veel contrasteerde met hun avontuurlijke en risicovolle bestaan in de RAF of de FAA. Jachtvlieger Jan van Arkel van het 41, 167 en 322 Squadron bijvoorbeeld, zag een dienstverband als verkeersvlieger niet zitten. “Plesman probeerde de wrijvingen binnen de luchtmacht te gebruiken door te vragen of ik niet bij de KLM wilde komen. Een baan als verkeersvlieger zou mij echter niet hebben bevredigd.” Van Arkel bleef de Nederlandse luchtmacht trouw en groeide uit tot een van de grondleggers van de naoorlogse KLU. Hij verliet uiteindelijk in 1974 als kolonel de militaire dienst.¹³⁶ Bij Van Arkel prevaleerde dus de militaire dienst boven een burgercarrière en hij ging daarom in beroepsdienst. Er waren daarnaast ook oorlogsvliegers die trachtten een wat meer enerverende en afwisselende vliegende job in de burgerluchtvaart te bemachtigen. Een klein aantal ging bijvoorbeeld aan de slag als testvlieger. Er waren er ook die een functie als vlieg-instructeur accepteerden. Weer anderen gingen zich bezighouden met werkzaamheden als luchtkartering, vrachtvervoer en sproeivliegen.¹³⁷ Ten slotte vonden nog enkele veteranen emplooi op de grond als onder meer luchthavenmeester, *operations officer*, agent van een luchtvaartmaatschappij, linktrainerinstructeur of als manager bij een vliegtuigfabrikant.¹³⁸ Tot deze laatste categorie behoorden er echter maar enkelen, want in tegenstelling tot bij de luchtmacht, drongen in de burgerluchtvaart nauwelijks oud-oorlogsvliegers door tot het management- en directieniveau. Een combinatie van factoren was hiervan de oorzaak. Allereerst misten de meesten de kwaliteiten en vooral de papieren voor een snelle loopbaan als leidinggevende. Ten tweede was hun instap op de carrièreladder op een lager niveau omdat zij tijdens de oorlogsjaren een achterstand hadden opgelopen. Ten slotte speelde mee dat maar weinigen écht de ambitie en eerbij hadden om ‘van achter een bureau leiding te gaan geven’. Veel ex-militairen met een vliegbrevet zwaaiden daardoor eind jaren zestig en begin jaren zeventig ‘gewoon’ af als gezagvoerder. Slechts een handjevol veteranen klom op tot de wat hogere posities. Het betrof hierbij echter allemaal officieren die al tijdens de oorlogsjaren tot het middenkader behoorden.¹³⁹

Bijna twee derde van de in de burgersamenleving terechtgekomen veteranen bleef niet in de luchtvaart 'hangen', maar belandde in een geheel andere beroepssector. Dit was op zich niet vreemd. In de eerste plaats was er voor boordschutters, vliegtuigtelegrafisten en waarnemers, net als in de militaire luchtvaart, amper emplot in de civiele luchtvaart. Zij moesten daardoor noodgedwongen verder kijken. Minstens zo belangrijk was dat velen tijdens de oorlogsjaren voor een vliegende functie hadden gekozen, omdat zij dachten daarmee de oorlogvoering het beste te kunnen dienen. Van een passie voor het vliegen was, het is al eerder genoemd, vaak geen sprake. Zij vonden het dan ook niet meer dan logisch om buiten de luchtvaart een betrekking te zoeken. Voormalig vlieger Pim de Bruyn Kops van het 320 Squadron verkoos bijvoorbeeld de houthandel boven een baan bij de KLM, hoewel hij Albert Plesman persoonlijk kende en een jeugdviend was van diens in 1944 bij het 322 Squadron gesneuvelde zoon Jan. "Ik was geen pur sang vlieger. Sommigen konden er niet buiten. Ik duidelijk wel", aldus De Bruyn Kops. Hetzelfde gold voor Erik Hazelhoff Roelfzema, die als vlieger in het 139 Squadron had gediend. Hij voelde zich "helemaal niet" aangetrokken tot de luchtvaart en peinsde er niet over om na 1945 van het vliegen zijn beroep te maken.¹⁴⁰

De voormalige RAF- en FAA-vliegers die de luchtvaart vaarwel zegden, gingen vrijwel alle denkbare beroepen uitoefenen. Omdat er onder de veteranen nogal wat vrijgevochten types waren die grote waarde hechtten aan hun zelfstandigheid, startten relatief veel van hen een eigen onderneming. De al genoemde boordschutter Maup Leuw van het 320 Squadron, begon na zijn demobilisatie in 1946 in het centrum van Amsterdam het restaurant met de toepasselijke naam *The Flying Dutchman*.¹⁴¹ Een van zijn collega's van het 320 Squadron, Maurits Goudeketting, zette in 's Hertogenbosch met twee zwagers een elektronicawinkel op. Na zijn emigratie naar Canada in 1953 opende hij in Georgetown in Ontario wederom een eigen radio- en televisiezaak.¹⁴² Waarnemer Hans Gans van het 320 Squadron nam de zaak in furnituren van zijn vader over.¹⁴³ Behalve in de ondernemerswereld kwamen de veteranen in de meest uiteenlopende beroepssectoren terecht, zoals de gezondheidszorg, het bankwezen en de rechterlijke macht. Vrijwel niemand voelde zich aangetrokken tot de politiek. Een uitzondering was Heije Schaper die tussen de zomer van 1966 en het voorjaar van 1967 de functie van staatssecretaris voor Defensie (luchtmacht) vervulde. De benoeming van de partijloze Schaper geschiedde echter zuiver op grond van zijn uitgebreide kennis van het luchtwapen. De voormalige marine- en luchtmachtofficier was daar open over: "Mijn benoeming op deze post moet u beschouwen als de benoeming van een vakman, die maar korte inwerktijd nodig zal hebben. Ik heb me nooit met politiek bemoeid, ik ben geen lid van een politieke partij en ben evenmin van plan tot een partij toe te treden."¹⁴⁴

De werkkring was uiteraard sterk afhankelijk van de genoten vooropleiding. Omdat vooral ex-vliegers en -waarnemers minstens de MULO en nog vaker de HBS hadden afgerond en daarna nog vaak hadden doorgestudeerd, kwamen zij over het algemeen wat beter terecht dan voormalige vliegtuigtelegrafisten en boordschutters. Vroeg of laat vonden alle veteranen na hun afzwaaien een baan. Desondanks waren zeker de eerste naoorlogse jaren niet eenvoudig en kostte het af en toe grote moeite een plaats op de arbeidsmarkt te veroveren.¹⁴⁵ Dit gold vooral voor de jongere militairen, omdat zij bij sollicitaties meestal geen bewijs van een voltooide beroepsopleiding konden overleggen. De status van 'bevrijder' bracht hun nauwelijks voordelen: omdat zij vaak pas geruime tijd na de Duitse capitulatie hun uniform konden uittrekken, hadden zij op dat moment al grotendeels hun 'glans' als oorlogsheld verloren.¹⁴⁶ Het gevolg was dat veel gesprekken met potentiële werkgevers op niets uitliepen. Onder meer Hans van Roosendaal van het 322 Squa-



Voor veel personeel van het voormalige 320 Squadron was in de luchtvaart geen werk voorhanden. Zij gingen aan de slag in een andere beroepssector.

dron kreeg na zijn demobilisatie telkens weer nul op het rekest: “The conversation went usually like this... ‘How very interesting, yes, the country certainly owes much to people like yourself, and certainly we would like to help you, but unfortunately we are looking for someone with experience or tertiary education... wish we could help you... don’t ring us, we’ll ring you’...”¹⁴⁷

Terwijl de oorlogsprestaties dus weinig invloed hadden op de uitkomst van de sollicitatiegesprekken, was het hebben van invloedrijke kennissen in de eerste periode na de oorlog juist van groot belang. Dit bepaalde vaak ook de beroepssector waarin de veteranen uiteindelijk terechtkwamen. Voormalig vlieger van het 320 Squadron, Rian Collée, kwam bijvoorbeeld in de bankwereld terecht, doordat de vader van een reisgenoot waarmee hij naar Groot-Brittannië was gevlucht hem een baan bij de Twentsche Bank bezorgde.¹⁴⁸ Ex-waarnemer Dirk Hagemeijer, eveneens een Engelandvaarder en voormalig lid van het 320 Squadron, liep aan het einde van de oorlog in de Verenigde Staten de vader van een collega-oorlogsvlieger tegen het lijf die bij Shell werkte. Dankzij diens bemiddeling kon Hagemeijer in Noord-Amerika zijn studie geologie en geofysica weer oppakken en vervolgens aan de slag gaan bij de Brits-Nederlandse oliemaatschappij. Hagemeijer zou de rest van zijn leven in de Verenigde Staten blijven wonen.¹⁴⁹

Sommige afgezwaaide militairen besloten, om hun kansen op de arbeidsmarkt te vergroten, eerst hun studie af te ronden.¹⁵⁰ Er waren echter ook heel wat voormalige studenten onder de oorlogsvliegers die na de stressvolle, wilde jaren in Groot-Brittannië niet meer de rust en energie hadden, te oud waren of het zich financieel niet konden veroorloven, om opnieuw langdurig in de studiebanken te kruipen. Dit leidde soms tot grote frustratie, omdat jaargenoten die zich tijdens de oorlog afzijdig hadden gehouden, in de tussentijd wél carrière hadden gemaakt en

uitstekende banen hadden bemachtigd. Kees van Eendenburg, die na drieënhalf jaar als operationeel jachtvlieger te hebben gediend, geen puf meer had om zijn al voor de oorlog begonnen studie rechten te voltooien, voelde zich volgens zijn zoon om deze reden behoorlijk in de steek gelaten door de Nederlandse regering. “Mijn vader meende dat, omdat hij zijn leven in de waagschaal had gesteld voor zijn vaderland, Nederland iets voor hem terug zou doen. Dit bleek niet zo te zijn, een koude douche voor hem!” Van Eendenburg ging uiteindelijk – via de KLM – werken bij Aero Holland, de eerste Nederlandse chartermaatschappij. Na het faillissement van dit bedrijf in 1953 vond hij emplooi bij verschillende reisorganisaties.¹⁵¹

Het verhaal van Van Eendenburg was exemplarisch voor veel oorlogsvliegers. Na de lange, intensieve jaren in Groot-Brittannië, waar zij een avontuurlijk en vrijgevochten leven hadden geleefd, aanzien en status hadden genoten en waarbij sprake was van een sterke onderlinge lotsverbondenheid, waren veel veteranen vooral in de eerste naoorlogse jaren behoorlijk rusteloos en konden zij zich slechts met moeite aanpassen aan het burgerleven. Dit kwam zeker niet in de laatste plaats doordat zij bij de uitvoering van de oorlogsvluchten vrijwel continu onder hoogspanning hadden gestaan en grote angsten hadden moeten overwinnen. Diverse ex-oorlogsvliegers gedijden bij deze spanning en probeerden ook na 1945 de daarmee gepaard gaande afwisselende en zelfstandige levensstijl zo veel mogelijk te continueren.¹⁵² Illustratief hiervoor was het initiatief dat de oud jachtvliegers Folef d’Aulnis de Bourouill van het 887 Squadron en



Waarnemer Willem Bierenbroodspot (rechts) en vlieger Piet van Waart begin 1945 voor hun Beaufighter van het 254 Squadron. Bierenbroodspot trachtte de avontuurlijke levensstijl uit de oorlogsjaren te continueren door deel te nemen aan de eerste naoorlogse walvisexpeditie.

Krik Verheij van Wijk van het 894 en 888 Squadron van de FAA, na hun afzwaaien namen. Zij zochten begin jaren vijftig hun geluk in dun bevolkt gedeelte van Nieuw-Guinea. Beide voormalige jachtvliegers zetten er een handelsbedrijfje op poten, dat zich ging toeleggen op de export van hout, krokodillenhuiden en paradijsvogels.¹⁵³ Zij waren niet de enigen die het avontuurlijke en afwisselende oorlogsgevoel probeerden vast te houden. Willem Bierenbroodspot, een voormalige waarnemer van het 320 en 254 Squadron, deed dit door buitengewoon verlof op te nemen om te kunnen deelnemen aan de eerste naoorlogse expeditie op de walvisvaarder *Willem Barendsz*.¹⁵⁴

Het ongedurig gevoel kwam eveneens sterk tot uiting bij een aantal joodse vliegers, van wie de meesten, mede op grond van wat er met hun families in bezet gebied was gebeurd, de vorming van een joodse staat een warm hart toedroegen. Sommigen raakten zelfs betrokken bij de in november 1947 uitgekomen burgeroorlog in het voormalige Britse mandaatgebied Palestina. Onder meer de ex-RAF-vliegers Victor Wijnberg en Louis van Coevorden sloten zich al ruim voor de zelfstandigheidverklaring in mei 1948 aan bij de in opbouw zijnde Israëliëse luchtmacht. Van Coevorden – die tijdens de oorlog zijn ouders en een broer had verloren – kon het niet opbrengen zijn vooroorlogse beroep in een Haagse damesmodezaak weer uit te gaan oefenen en vloog vanuit onder meer Tsjecho-Slowakije wapens naar Palestina. Victor Wijnberg, die zoals we hebben gezien eveneens zijn ouders en broer had verloren, was vooral belast met het vanuit Italië overvliegen van vliegtuigen naar Palestina. Op zo'n vlucht kwam hij in mei 1948 door een onvoorzien sterke zijwind op Egyptisch grondgebied bij Gaza terecht, waarbij hij krijgsgevangen werd gemaakt. Hij verbleef vervolgens maandenlang in een Egyptische cel.¹⁵⁵

Voor een aantal veteranen en nabestaanden was de overgang van oorlogs- naar vreedstijd op een andere manier problematisch. Verscheidene oorlogsweduwen kwamen bijvoorbeeld in geldnood omdat het hun verstrekte pensioen onvoldoende was om van te kunnen leven. Zij waren daardoor genoodzaakt werk te zoeken. Dit leidde er weer toe dat de toeslag op hun pensioen werd verlaagd, waardoor zij van de regen in de drup kwamen.¹⁵⁶ Ook de eerste naoorlogse pensioenregelingen hielden nog geen vrijstelling van belastingen in. Het duurde daarna nog een aantal jaren voordat een goede regeling tot stand kwam.¹⁵⁷ Daardoor bevond onder meer de weduwe van de in augustus 1941 voor de kust van Noorwegen gesneuvelde vliegtuigtelegrafist Ary Recourt van het 320 Squadron, zich eind jaren veertig nog steeds in een moeilijke financiële situatie. De in een Amsterdamse volksbuurt met haar zoon wonende weduwe, liet het hoofd van de Onderafdeling Rechtstoestand Militairen Zeemacht van de Koninklijke Marine in oktober 1949 weten “zeer teleurgesteld” te zijn. Haar herziene pensioen werd maar met een gering bedrag verhoogd. “Een huishouden is niet op de been te houden met f24.- per week, dus moet er noodzakelijk worden bijverdiend, hetgeen er praktisch op neerkomt, dat men dan het pensioen zelf zou moeten verdienen”, aldus de weduwe, die de situatie als “onaanvaardbaar” omschreef en er nog aan toevoegde dat “de Weduwe van een voor het Vaderland gesneuvelde Marineman, wel op een stiefmoederlijke wijze wordt bedeed”. Recourt kon uiteindelijk haar leven financieel weer enigszins op de rails krijgen nadat zij was hertrouwd.¹⁵⁸

Slachtoffers van het oorlogsgeweld als weduwe Recourt, konden overigens een beroep doen op het in oktober 1944 in Groot-Brittannië opgerichte Karel Doorman Fonds.¹⁵⁹ Dit voorzag volgens toenmalig voorzitter Otto van Lidth de Jeude in een behoefte. “Bij menigeen rijst wellicht de vraag”, zo stelde hij in een radiorede in juni 1946, “of wel behoefte bestaat aan particuliere hulp. Immers het is de plicht van de overheid, om deze slachtoffers te verzorgen en inderdaad

is een regeling voor hen getroffen. Men houde daarbij echter in het oog, dat al moge deze in de gemiddelde gevallen bevredigend werken, er nog tal van bijzondere gevallen overblijven, waarin een algemeene regeling niet voldoende kan voorzien, daar deze zich moet bepalen tot het stellen van normen, waarvan niet geval voor geval kan worden afgeweken. En het is juist in die gevallen, dat het Karel Doorman Fonds beoogt aanvullenden steun te verleen.¹⁶⁰ Behalve incidentele en maandelijks financiële hulp, verstrekte het fonds in de eerste naoorlogse jaren tevens textiel aan hulpbehoevenden, waarbij, zo was in het jaarverslag van 1953 te lezen, “de noden van vele gezinnen werden gelenigd, die zonder deze steun zouden vervallen in levensomstandigheden, die de nagedachtenis van hen, die voor ons vielen, zouden ontoren”.¹⁶¹ Verder organiseerde het fonds boottochten en kerstvieringen en vergoedde het vanaf kort na de oorlog tot begin jaren zestig de reis- en verblijfskosten in een rust- en herstellingsoord: Huize Witte Hull in de bossen bij Zeist.¹⁶² Ten slotte ondersteunde het Karel Doorman Fonds tot medio jaren zestig onder meer de Stichting het Vierde Prinsenkind, dat zich tot doel stelde kinderen van oorlogsslachtoffers jaarlijks een prettige en onbezorgde vakantie te bieden.¹⁶³ Een aantal voormalige oorlogsvliegers, onder wie de oud-waarnemers Han Kosten en Hans van der Kop van het 320 Squadron, was als bestuurslid jarenlang nauw betrokken bij het Karel Doorman Fonds. Van der Kop was vanaf 1983 zelfs tien jaar lang voorzitter.¹⁶⁴

Behalve de marine, maakte ook de luchtmacht na de oorlog werk van de opvang van in financiële moeilijkheden geraakte (oud-)luchtmachtmilitairen. Het leidde in 1947 tot de oprichting van het Van Weerden Poelman Fonds, dat eveneens ging dienen als sociaal-financieel vangnet.¹⁶⁵ In tegenstelling tot het welzijnsfonds van de marine, leverde het luchtmachtfonds vanaf de oprichting vrijwel uitsluitend financiële bijstand. Ook in dit fonds was een aantal oud-oorlogsvliegers actief, onder wie Robbert van Zinnicq Bergmann van het 181 en 182 Squadron, die vanwege zijn verdiensten eind jaren negentig tot erelid werd benoemd.

Voor het verlenen van geldelijke bijstand konden beide fondsen uit diverse bronnen putten. Veruit de meeste inkomsten waren in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog afkomstig van individuele militairen en burgers. Verder kreeg het Karel Doorman Fonds financiële hulp van de Koninklijke Marine en de Koninklijke Nederlandse Vereniging ‘Onze Vloot’. Het Van Weerden Poelman Fonds kon rekenen op geldelijke steun van onder meer de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Nederlandse Vereniging ‘Onze Luchtmacht’. Voorts organiseerden beide fondsen tal van evenementen om geld in te zamelen. Af en toe gebeurde dit in onderlinge samenwerking.¹⁶⁶ De inkomsten liepen vanaf eind jaren veertig aanzienlijk terug. Om dit een halt toe te roepen en de inzamelingsacties van de verschillende militaire steunfondsen beter op elkaar af te stemmen, besloten deze fondsen de handen ineen te slaan.¹⁶⁷ Het resulteerde in 1949 tot het besluit tot oprichting van een overkoepelende organisatie, de Stichting Gemeenschappelijke Militaire Fondsen (GMF).¹⁶⁸ Hoeveel oorlogsveteranen en nabestaanden uiteindelijk een beroep op de steunfondsen hebben gedaan is niet bekend, maar aangenomen mag worden dat het om hoogstens enkele tientallen mensen ging. Het betrof hier waarschijnlijk vooral lager geschoold personeel dat in een lage rang een vliegende functie had uitgeoefend en vervolgens zonder enige vooropleiding weer in de burgersamenleving terecht kwam. Verder zullen meerdere oorlogsweduwen met kinderen tot de hulpbehoevenden hebben behoord, omdat deze gezinnen door het wegvallen van de man voortaan moesten zien rond te komen van een schamel weduwenpensioen.

Een leven met vallen en opstaan

Vast staat dat veel veteranen zich niet overgeleverd wensten te zien aan steunverlening door deze fondsen. Door de aanhoudende woningnood, de hoge werkloosheid, het onveranderde politieke bestel, de minimale vooruitzichten op een verbetering van de situatie én de actieve emigratiepolitiek van de Nederlandse regering, besloten zij hun heil in het buitenland te zoeken. Uniek was deze stap niet, want in de jaren na de Tweede Wereldoorlog zochten vele duizenden Nederlanders een nieuwe toekomst over de grens. Alleen al naar Australië vertrokken tussen 1947 en 1961 naar schatting 125.000 Nederlanders.¹⁶⁹ Dat zich hieronder ook veel oorlogsvliegers bevonden, was niet verwonderlijk. Voor hen was de stap om Nederland te verlaten minder drastisch omdat zij vaak al jarenlang in Groot-Brittannië, Canada en de Verenigde Staten hadden vertoefd en daardoor bekend waren met de taal, gebruiken en cultuur in de Angelsaksische landen. Voorts speelde mee dat nogal wat RAF-veteranen na het jarenlange vrije bestaan amper konden wennen aan het in hun ogen verstikkende klimaat in Nederland en de verzuilde maatschappij. Onder meer Jan Arts, een voormalige jachtvlieger van het 64 en 322 Squadron, die na zijn afzwaaien aan de slag was gegaan bij een Amsterdamse bank, voelde zich in een keurslijf opgesloten. “I gradually started to suffer from a sort of claustrophobia. After the freedom and the broad life I had enjoyed for ten years, living three high, going to the bank every morning working in a huge hall with about 200 other highly disciplined clerks, all scared stiff of the boss, spending all my nights swotting most uninteresting bank procedures and organization, gradually stifled me.”¹⁷⁰

Het besluit om het geluk te zoeken in het buitenland werd vaak vergemakkelijkt doordat menig oorlogsvlieger was getrouwd met een Britse vrouw. Een fors aantal vestigde zich na de demobilisatie daarom definitief in Groot-Brittannië. Een kleinere groep keerde terug naar de Verenigde Staten omdat zij tijdens hun opleiding te Jackson met lokale meisjes in het huwelijk waren getreden.¹⁷¹ Tot de oorlogsvliegers die naar Groot-Brittannië terugkeerden behoorde onder meer de al eerder ter sprake gekomen Jan Heino Hommes. Meteen na zijn demobilisatie in 1948 stapte hij met zijn Britse vrouw op de veerboot naar zijn inmiddels tweede vaderland. “There was never a question in my mind whether I was going to settle in Holland. I could see myself living in one country only: England. And as soon as I had my final papers I booked the ferry back to England.”¹⁷² Via zijn schoonfamilie kwam Hommes in de textielbusiness terecht. Hij was aanvankelijk werkzaam in het kledingbedrijf van zijn schoonvader en zette later met zijn echtgenote een eigen vrouwenkledingzaak op poten. Zij runden deze winkel tot hun pensionering in 1984. Een andere veteraan, boordschutter Jaap Lub van het 320 Squadron, legde een vergelijkbare weg af. Na zijn demobilisatie in 1947 keerde hij met zijn vrouw en zoon David terug naar Groot-Brittannië. Een van de voornaamste redenen hiervoor was dat zijn vrouw in het door oorlogsgeweld ontworichte Nederland maar moeilijk kon aarden. “I went back to Holland with him for three months at the end of the war. But it was terrible, the devastation that had been left, and it was hardship, especially with our little boy David.” Lub ging in eerste instantie aan de slag als schoenmaker en kreeg later een baan bij een drukkerij.¹⁷³ Bij de overige emigranten waren vooral ook landen als Australië, Nieuw-Zeeland, Zuid-Afrika en Canada populair.

Veruit de meeste oorlogsvliegers die hun toekomst zochten in het buitenland – omdat zij teleurgesteld waren in Nederland, maar ook uit praktische overwegingen – namen uiteindelijk de nationaliteit aan van het land waar ze gingen wonen.¹⁷⁴ De keuze voor het land was soms overigens geheel willekeurig. Hans van Roosendaal, een voormalig jachtvlieger van het 322 Squa-



Vliegveld Elsham Wolds, begin maart 1944. Jaap 't Hart (links) en zijn bemanning van het 103 Squadron maken zich op voor een nieuwe missie met hun Lancaster. 't Hart besloot in 1951 zijn geluk te beproeven in Nieuw-Zeeland.

dron, besloot bijvoorbeeld naar Nieuw-Zeeland te gaan omdat de vliegers uit dit land die hij tijdens de oorlogsjaren had ontmoet, “steevast erg aardig waren”. Hij bleef op weg naar dit land uiteindelijk echter ‘steken’ in Australië en vestigde zich in Melbourne.¹⁷⁵ De eigenlijke aanpassing aan het nieuwe vaderland was voor de ex-oorlogsvliegers, zoals gezegd, wat gemakkelijker dan voor landgenoten die nooit eerder in het buitenland waren geweest en niet gewend waren aan de Engelse taal en de Angelsaksische gebruiken en gewoonten. Dit was soms al merkbaar binnen hetzelfde gezin. De hiervoor genoemde Jan Arts paste zich zonder problemen aan in zijn nieuwe thuisland Nieuw-Zeeland, maar zijn Nederlandse echtgenote ondervond veel meer problemen, zo wist zijn zoon zich te herinneren. “My father accommodated quite easily as he served in the RAF, was accustomed to a British way of life and spoke excellent English. My mother, however, found it very difficult with little English and had a mental break down in the first few years. However, she fully recovered and as the years passed became more integrated.”¹⁷⁶

Hoewel de oorlogsvliegers zichzelf dus al snel thuis voelden in hun nieuwe vaderland, betekende dit niet dat het hen ook maatschappelijk zonder meer voor de wind ging. Dit kwam deels doordat zij soms amper voorbereid, min of meer op de bonnefooi en nauwelijks met enige bezittingen in hun nieuwe vaderland neerstreken. Bovendien konden de emigranten die naar landen als Australië, Nieuw-Zeeland of Canada trokken, in tegenstelling tot hun collega's die waren teruggekeerd naar Engeland, vaak niet terugvallen op de familierelaties van hun Britse echtgenote en het netwerk dat zij zelf tijdens de oorlogsjaren hadden opgebouwd: zij dienden geheel op eigen kracht een weg te vinden in een totaal nieuwe omgeving. Daardoor moesten de ex-oorlogsvliegers aanvankelijk iedere baan aanvaarden die op hun pad kwam. De meesten wisten zich uiteindelijk langzaam op te werken, maar van een leien dakje ging dit niet.¹⁷⁷ De hiervoor genoemde Hans van Rosendaal bijvoorbeeld, werkte jarenlang in de voedingsindustrie, alvorens hij met succes een eigen fabriekje in etenswaren opzette. “He was very entrepreneurial which allowed him to succeed, despite not completing his university education due to the outbreak of World War II”, aldus zijn zoon Simon.¹⁷⁸ Minstens zo lastig had Jan van Dijken het. Deze voormalige vlieger van het 320 Squadron streek in 1951 met zijn Britse vrouw en vier kinderen in Australië neer. Een poging om aan de slag te gaan in de burgerluchtvaart mislukte, omdat hij daarvoor een twee jaar durende aanvullende opleiding diende te volgen. Dit kon hij zich financi-

eel echter niet veroorloven. Er zat daardoor volgens zijn zoon John niets anders op dan onderaan de maatschappelijke ladder te beginnen. Dit proces verliep met vallen en opstaan: “In the early days they were disappointed with the struggle of living in Australia and always hankered after their life in Europe. (...) He had a variety of jobs from delivering bread to (...) taxi driver, which he did for several years. He eventually became a successful salesman of storage equipment, selling to government agencies and the military.”¹⁷⁹

Een vergelijkbaar traject doorliep Rudi Groeneveld, een voormalig jachtvlieger van het 322 Squadron. Hij vestigde zich na zijn demobilisatie in 1950 met zijn Britse vrouw en twee kinderen aanvankelijk in Groot-Brittannië, maar kwam in de volgende jaren alleen in slecht betaalde en laag geschoolde baantjes aan de bak. Groeneveld verdiende zelfs enige tijd zijn brood als mijnwerker. In de hoop het elders beter te treffen vertrok de inmiddels tot Brit genaturaliseerde Groeneveld begin 1962 met zijn gezin naar Australië. Ook hier was het leven voor hem niet eenvoudig en tot zijn pensionering voerde hij voornamelijk laaggeschoold werk uit in een groot aantal verschillende bedrijven. Het gelukte hem niet hogerop te komen, waardoor zijn gezin het financieel nooit breed had. “One constant thought was that money was always tight”, aldus zijn zoon Larry.¹⁸⁰ De maatschappelijke moeilijkheden waarin Groeneveld verzeild raakte kunnen overigens ook zeer goed het gevolg zijn geweest van emotionele of gedragsproblemen, doordat hij kampte met ernstige geestelijke gevolgen van de angsten waaraan hij tijdens de oorlogsperiode had blootgestaan. Groeneveld werd volgens zijn zoon Larry namelijk met enige regelmaat badend in het zweet en gillend wakker doordat hij in zijn slaap droomde over de oorlogsperiode. Later in dit hoofdstuk zal dieper op deze materie worden ingegaan.¹⁸¹

Tal van andere oorlogsvliegers voelden zich, soms na lang wikken en wegen, toch té veel gehecht aan hun geboortegrond en bleven na 1945 ‘gewoon’ in Nederland wonen. Hieronder bevonden zich ook diverse gemengde gezinnen. Veel Britse echtgenotes waren nooit eerder buiten Groot-Brittannië geweest en moesten zich behoorlijk aanpassen aan de nieuwe omgeving waarin zij terecht kwamen, niet in de laatste plaats omdat zij bij aankomst in hun nieuwe vaderland niet of nauwelijks Nederlands spraken én omdat Nederland, zoals gezegd, zwaar had geleden onder het oorlogsgeweld.¹⁸² Desalniettemin verliep hun integratie tamelijk voorspoedig. Dit kwam onder meer doordat de gezinnen zonder uitzondering uit jonge mensen bestonden die, met de oorlog achter de rug, vastberaden waren hun leven tot een succes te maken. Bovendien zorgden de dagelijkse sores van het gezinsleven voor de nodige afleiding. Tijd voor heimwee was er daardoor nauwelijks. De meeste Britse vrouwen leerden uiteindelijk redelijk tot goed Nederlands spreken.¹⁸³ Illustratief voor de vlotte assimilatie op taalgebied was misschien wel de prestatie van de echtgenote van Edward Mooyart, een vlieger van het 860 Squadron. Zij verzorgde in 1952 de eerste Engelse vertaling van het *Dagboek van Anne Frank*.¹⁸⁴ Dat de van oorsprong Britse vrouwen over het algemeen goed in Nederland aarden, blijkt verder uit het feit dat sommigen zelfs wanneer hun huwelijk stuk liep, toch niet terugkeerden naar Groot-Brittannië.

Het kwam regelmatig voor dat de onder de oorlogsomstandigheden gesloten huwelijken uiteindelijk niet standhielden. De spanningen die gepaard gingen met het zoeken van een passende werkkring, het vinden van onderdak en het leven onder geheel andere omstandigheden speelden hierbij een rol. Daarnaast gediiden veel van de in oorlogstijd tot stand gekomen liefdesrelaties niet in vreedstijd waar alles was gereguleerd en niets spontaan, spannend en bijzonder leek.¹⁸⁵ Ook huwelijken die reeds voor het uitbreken van de oorlog waren gesloten hielden na 1945 soms geen stand, onder meer omdat, zoals we in hoofdstuk 5 hebben gezien, de man in Groot-Brittan-

nië een liefdesrelatie met een ander was begonnen. Zelfs wanneer er geen andere vrouw in het spel was, kon het mislopen. Dit kon onder meer het gevolg zijn van het zoekraken van de samenhang in het gezin door de jarenlange gedwongen scheiding. Omdat veel 'onhoofde' gezinnen gewend waren geraakt aan het functioneren zonder man, zorgde zijn terugkeer in 1945 niet zelden voor strubbelingen.¹⁸⁶

Andersom vergde het van de oorlogsvlieger een grote omschakeling om zich weer volop in het familieleven te 'dompelen'. De terugkeer in de warmte van het gezin wekte bij menig militair zelfs claustrofobische gevoelens op. Zij waren door het continu vertoeven in een militaire en masculiene wereld min of meer vervreemd geraakt van het burgerleven. Veel belangrijker was echter nog dat zij vaak heftige ervaringen achter de rug hadden en met grote angsten hadden gekampt. Die hadden, zoals hiervoor al is aangegeven, bij een deel van de oorlogsvliegers gedragsproblemen tot gevolg. Andersom kon ook de rest van het gezin heftige ervaringen achter de rug hebben.¹⁸⁷ Het scherpst waren nog de contrasten tussen de belevingswerelden van de uit Nederlands-Indië afkomstige oorlogsvliegers en hun gezinnen, die in de kolonie waren achterbleven en een groot deel van de oorlog onder erbarmelijke omstandigheden in een interneringskamp hadden doorgebracht. "Zij had honger geleden, bladeren van de heg gegeten voor de Jap, in de zon gestaan en zo meer. Zelf had ik bij de marine gediend, gebakken eitjes gegeten, whisky gedronken, kortom ik had een herenleven geleid", schetste Johan van Emden, voormalig vlieger van het 320 Squadron, de tegenstellingen.¹⁸⁸ Dit ontbreken van gedeelde ervaringen resulteerde in veel gezinnen na de oorlog tot flinke spanningen. Soms konden deze – met moeite en veel energie – uiteindelijk worden overwonnen. Af en toe waren de verschillen in de oorlogservaringen echter té groot en liep het huwelijk op de klippen. Onder meer het huwelijk van een waarnemer van het 320 Squadron, Tamme Wittermans, hield hierdoor geen stand. Het echtpaar was tijdens de oorlog in de ogen van de oorlogsvlieger te veel uit elkaar gegroeid. Hij maakte eind 1945 resoluut een einde aan de echtverbintenis.¹⁸⁹

De extreme gevaren waaraan de oorlogsvliegers hadden blootgestaan, leidden, zoals we in de vorige hoofdstukken hebben gezien, tot een grote onderlinge lotsverbondenheid en sterke kameraadschappelijke gevoelens. Deze sentimenten waren zelfs zó sterk, dat zij na de oorlog, terwijl zij in de omgang met hun eigen familieleden dus soms een wig dreven, ook een tendens in de omgekeerde richting konden hebben: met diegenen waarmee de oorlogsvliegers hun gemeenschappelijke historie konden delen, bleef na 1945 vaak een sterke kameraadschappelijke band bestaan. Vooral diegenen die tijdens de uitvoering van hun gevechtstaak kameraden hadden verloren, voelden na de oorlog de behoefte contact te houden met collega's uit oorlogstijd. Uit Amerikaans onderzoek komt bijvoorbeeld naar voren dat van veteranen uit de Tweede Wereldoorlog die betrokken waren geweest bij 'heavy combat' bijna 70% na 1945 contact hield met voormalige kameraden door bezoeken af te leggen, te telefoneren, te schrijven en het bezoeken van reünies.¹⁹⁰ Dit was volgens Jan Flinterman logisch: "Het is een stuk van je leven dat je nooit los laat. Je blijft erbij betrokken."¹⁹¹

De vriendschappen die veel veteranen tijdens hun diensttijd opdeden waren intenser en diepgaander dan veel andere relaties. Dat bleek volgens Dick Waterman, een oud-vlieger van het 320 Squadron, onder meer wanneer dienstkameraden na de oorlog plotseling weer oog in oog met elkaar stonden. "Bij zo'n onverwachte ontmoeting voel je toch direct weer de band, die er tijdens de oorlogsjaren gegroeid is", schreef Waterman nadat hij in de jaren vijftig onverwacht een voormalige collega in Canada tegen het lijf was gelopen.¹⁹² Doordat bij veel vetera-



Een *line up* van Mitchells van het 320 Squadron op vliegveld Zaventem. Al kort na de Tweede Wereldoorlog besloot een aantal veteranen van de marine-eenheid zich te verenigen in een ‘veteranclub’: de 320-Vereniging.

nen na de Duitse overgave de “drang tot bestendiging van ’t onderlinge contact” bleef bestaan, was het niet verrassend dat reeds in december 1946 in Hotel Terminus in Den Haag een vereniging voor oud-personeel van het 320 Squadron werd opgericht en korte tijd later, vergeefs, een poging werd gedaan een soortgelijke ‘club’ voor oud-leden van het 322 Squadron tot stand te brengen.¹⁹³ Omdat slechts een relatief klein aantal militairen deel had uitgemaakt van het jacht-*eskader*, bleek de oprichting van een veteranenvereniging voor uitsluitend het personeel van het 322 Squadron niet haalbaar.¹⁹⁴ Het bleef dus bij alleen een ‘veteranenclub’ voor oud-personeel van het 320 Squadron, de zogenoemde 320-Vereniging. De voornaamste doelstelling bestond uit het handhaven en versterken van de banden tussen het oud-personeel. Verder diende, waar nodig, steun te worden verleend aan de leden “of de nagelaten betrekkingen” die in de problemen waren geraakt. Zoals we hiervoor al hebben gezien, kwam dit door de drukte van veel oud-squadronleden in veel gevallen niet helemaal uit de verf. Desondanks kreeg de 320-Vereniging dus ook nadrukkelijk een sociale functie.¹⁹⁵ Kees Witholt, een van de oud-commandanten, van het marine-*eskader*, werd tot eerste voorzitter gekozen. Ook de ex-commandanten Hugo Burgerhout en Joop Mulder bekleedden enige tijd die functie. Door de vele in Groot-Brittannië wonende leden werd weldra ook een Britse afdeling in het leven geroepen en verscheen het *lijfblad* jarenlang zowel in het Nederlands als in het Engels. Verder organiseerde de vereniging in de eerste naoorlogse jaren in Nederland, in Groot-Brittannië én in Nederlands-Indië met grote regelmaat bijeenkomsten, zogenoemde *low levels*.

Hoewel veel ex-leden van het squadron juist in deze periode uitwaaierden over de hele wereld en hun leven volledig in het teken stond van de broodwinning, bleef tot medio jaren vijftig nog

een opvallende saamhorigheid bestaan. Dat vond ook het bestuur bij de viering van het tienjarig jubileum in het voorjaar van 1956: "Dat deze band in de afgelopen tien jaar niet alleen is blijven voortbestaan maar zelfs aan kracht heeft gewonnen, (...) niettegenstaande het feit dat vele leden naar elders emigreerden, is een duidelijk bewijs voor de wil die de 320-gemeenschap hiermede aan de dag heeft gelegd elkaar ook in tijd van vrede te blijven steunen."¹⁹⁶ Toch verwaterden de contacten in de volgende periode omdat veel leden in toenemende mate in beslag werden genomen door hun werk en gezinsleven. Voorts had menig veteraan er 'genoeg van' alsmear met de oorlogstijd bezig te zijn. Het resulteerde erin dat de 320-Vereniging vanaf begin jaren zestig in een 'winterslaap' terecht kwam en binnen enkele jaren tijd een zachte dood stierf. Het zou daarna tot medio jaren tachtig duren voordat een aantal actieve marineofficieren en veteranen de handen ineensloeg en de vereniging nieuw leven inblies. Dit kwam vooral doordat zij toen inmiddels gepensioneerd waren, meer tijd en gelegenheid hadden voor reflectie en een groeiende behoefte kregen om de balans op te maken van hun leven. Daarin speelde het een plaats geven van de oorlogstijd in hun eigen leven een belangrijke rol. Bruin Tammes van het 48 Squadron spendeerde na zijn pensionering bijvoorbeeld vele uren in de oorlogsarchieven om meer te weten te komen over de aanval die hij in 1942 had uitgevoerd op een onderzeeboot. Jan Bosch, een oud-vlieger van het 139 Squadron, was na zijn pensionering bij de KLM verbonden aan de Sectie Luchtmachthistorie, eerst als hoofd en later als vrijwilliger. Hij vervaardigde in deze periode onder andere een manuscript over de ML in de oorlogsjaren in Groot-Brittannië. Hiervoor benaderde hij tal van collega's met wie hij tijdens de oorlogsjaren in de RAF had gediend.¹⁹⁷

Nog voor het ter ziele gaan van de 320-Vereniging was wel een Nederlandse afdeling van de in 1943 opgerichte *Royal Air Forces Association* (RAFA) in het leven geroepen. Ook de RAFA poogde de banden tussen personeel en oud-personeel van de RAF en de luchtmachten van de andere Gemeenebestanden in stand te houden en het welzijn van actief en oud-RAF-personeel en hun families te bevorderen. In Nederland werd de RAFA in de eerste naoorlogse jaren vertegenwoordigd door een 'liaisonofficier', de oud-vlieger Louis Wijnbergen. Hij en onder meer de ex-commandant van het 320 Squadron, Hugo Burgerhout, maakten zich vervolgens rond 1950 sterk voor de vorming van een Nederlandse afdeling.¹⁹⁸ Hun inzet had succes en in september 1951 vond in Den Haag de oprichting hiervan plaats. Een ieder die negentig dagen of langer deel had uitgemaakt van de RAF kon lid worden.¹⁹⁹ Fokkerdirecteur Piet Vos werd als eerste voorzitter benoemd. Vanaf begin januari 1954 trad prins Bernhard als beschermheer op.²⁰⁰ Het was nadrukkelijk niet de bedoeling de squadronclubs als de 320-Vereniging op te slokken, "doch (...) de banden die in de oorlog met de Royal Air Force ontstonden te laten voortbestaan".²⁰¹ In 1953 viel het besluit de Nederlandse afdeling in een Haagse en Amsterdamse branche op te splitsen.²⁰² Beide RAFA-afdelingen groeiden in de volgende decennia fors. De Haagse afdeling organiseerde jarenlang haar bijeenkomsten in Hotel Des Indes, terwijl de afdeling Amsterdam vanaf 1971 over een eigen club beschikte in restaurant Lint. In 1976 verhuisden de samenkomsten van de laatste afdeling naar het voormalige restaurant op Schiphol-Oost, dat beschikbaar kwam door de bouw van een nieuwe passagiersterminal elders op de luchthaven. Vooral de RAFA-Amsterdam floreerde in de volgende jaren en organiseerde tal van activiteiten, waaronder, vanaf 1971, een jaarlijks *charity ball*.²⁰³ De opbrengst kwam ten goede aan het verpleeghuis Sussexdown van de RAFA in Storrington.²⁰⁴ Vanaf het begin van de 21e eeuw nam het aantal oorlogsvliegers onder de leden van de RAFA en ook de 320-Vereniging in hoog tempo af. Velen van hen kwamen in deze jaren te overlijden en de nog levende veteranen beschikten over een te broze gezondheid om nog actief

te kunnen participeren in de activiteiten. Het gevolg hiervan was dat de reüniefunctie van beide verenigingen steeds meer op de achtergrond raakte. Inmiddels is deze helemaal verdwenen.²⁰⁵

Voor sommige vliegers had de oorlog lichamelijke gevolgen doordat zij van een opgelopen verwonding bij een vliegtuigongeval of door vijandelijk vuur voor de rest van hun leven fysiek ongemak ondervonden. Het aantal oorlogsvliegers dat blijvend invalide raakte bleef beperkt tot een handjevol. Waarnemer Gustaaf Pieters van het 320 Squadron raakte door een Flak-beschieting in augustus 1944 aan één been verlamd, terwijl van zijn andere been de voet moest worden geamputeerd. Jachtvlieger Adriaan Bary van het 322 Squadron hield aan een mislukte noodlanding achter de vijandelijke linies in februari 1945 een geheel verlamd been en een nog slechts gedeeltelijk bruikbaar been over.²⁰⁶ Verder liepen ten minste drie Nederlandse oorlogsvliegers ernstige brandwonden op in de vlammenzee die ontstond na een mislukte landing met een Hudson-bommenwerper van het 320 Squadron, in maart 1941 op vliegveld Carew Cheriton in Wales. Het ging hierbij om tweede vlieger Frits Overijnder en de vliegtuigtelegrafisten Albert van Mastbergen en Jan Zuurveld. Vooral Overijnder was er ernstig aan toe. Hij was zelfs een van de eerste patiënten van de beroemde Nieuw-Zeelandse plastisch chirurg Archibald McIndoe, die aan het begin van de oorlog door de RAF speciaal werd ingeschakeld om gewonden met brandwonden te behandelen. De Nederlandse oorlogsvlieger was een van de medeoprichters van de beroemde *Guinea Pig Club*, waarvan alleen oorlogsvliegers die plastische chirurgie hadden ondergaan lid konden worden.²⁰⁷

De gewonde oorlogsvliegers die een blijvende invaliditeit opliepen, werden met voorrang gededemobiliseerd en hadden recht op een oorlogsinvalidenpensioen. De hoogte hiervan was afhankelijk van de ernst van de opgelopen kwetsuren.²⁰⁸ Voor de verschillende vormen van letsel stelde de overheid de invaliditeit in percentages vast. Belastingtechnisch stuitte dit in eerste instantie echter op moeilijkheden omdat over het pensioen, wanneer dit een bepaald bedrag overschreed, inkomstenbelasting moest worden betaald. Het gevolg hiervan was dat de invalide in de praktijk nauwelijks iets netto overhield van de steunbetaling. “Men kan een gevoel van moedeloosheid niet onderdrukken telkens weer als men bemerkt op welke wijze wordt omgesprongen met de belangen van dat kleine deel van ons volk, dat als soldaat in de voorste rijen stond bij de verdediging van ons land”, schreef een journalist van *Pen Gun* in 1945.²⁰⁹ De



Al snel na de oprichting van de Nederlandse branch van de *Royal Air Force Association* ging prins Bernhard als beschermheer fungeren. Begin januari 1954 spelde voorzitter Hugo Burgerhout hem in Hotel Des Indes het onderscheidingsteken van de RAFA op.

regering erkende weliswaar ook al in deze periode de zorgplicht voor invalide militairen, maar wettelijk bestond er dus voorlopig niet veel meer dan een magere pensioensregeling en een aantal richtlijnen op het gebied van wonen en werken.²¹⁰ Het duurde tot begin jaren vijftig voordat dit formeel was geregeld.

Veel groter nog waren de gevolgen van de oorlogsinzet op het geestelijk vlak. Zoals we in de vorige hoofdstukken hebben gezien, stond het leven van de oorlogsvliegers continu in het teken van het overwinnen van grote angsten. Diverse oorlogsvliegers kampten hierdoor na 1945 met een beschadigd zelfgevoel en zelfbeeld, dat was ontstaan door het (langdurig) blootstaan aan extreem ingrijpende en traumatische gebeurtenissen. Dit leidde ertoe dat heel wat veteranen te maken kregen met emotionele en gedragsproblemen. Af en toe openbaarden deze zich al direct na de oorlog. Soms ook pas op latere leeftijd.²¹¹ Zij konden zich op allerlei manieren en in allerlei vormen manifesteren. Veel voorkomend waren slaapproblemen. Daan Brand, een voormalige vlieger van het 320 Squadron, viel na de oorlog bijvoorbeeld regelmatig uit bed doordat hij zijn parachutesprong uit juni 1944 'overdeed'.²¹² Vliegtuigtelegrafist Frits Prinsen van de marine-eenheid ervoer zelfs nog op zijn sterfbed de naweeën van de oorlogsvliegerij. "De manier waarop hij stierf – onder vuur in het vliegtuig waarin hij zat naar zijn gevoel – bewijst dat na een kwart eeuw alles nog leefde", aldus zijn zoon.²¹³ In de nachtmerries was overigens vaak ook sprake van schuldgevoelens over het overleven van de oorlog in tegenstelling tot tal van kameraden. Onder meer boordschutter Joop van Viegen van het 320 Squadron kampte met het zogenaamde *survivor guilt* (zie pagina 229) en herbeleefde vele tientallen jaren in een nachtmerrie de situatie waarbij zijn bemanning niet terugkeerde van een gevechtsoperatie, terwijl hij zelf in de ziekenboeg lag.²¹⁴ Ook depressieve gevoelens, geïrriteerdheid, boosheid en concentratiemoeilijkheden konden in de richting van niet verwerkte emoties wijzen. De gedragsproblemen uitten zich verder in de vorm van overmatig drankgebruik, gevoelens van verlatenheid en gezondheidsproblemen.

Het niet kunnen denken en praten over de oorlogsperiode duidde eveneens op een onverwerkt verleden. Dit laatste verschijnsel kwam met enige regelmaat voor onder Nederlandse oorlogsvliegers. Menigeen sprak zelden of nooit over de oorlogstijd, om maar geen angstige belevenissen te hoeven oproepen.²¹⁵ Voormalig jachtvlieger Kees van Eendenburg van 41, 167 en 322 Squadron, liet, met uitzondering van af en toe een grappige anekdote in huiselijke kring, bijvoorbeeld nauwelijks iets los over zijn tijd in Groot-Brittannië. Buitenstaanders weigerde hij volgens zijn zoon pertinent te woord te staan. Dit gold zelfs voor bekende luchtvaartjournalisten: "Op een dag stond Hugo Hooftman bij ons op de stoep. Hooftman was luchtvaartjournalist, hoofdredacteur van het tijdschrift *Cockpit* en schrijver van diverse boeken over de vliegerij. Het gesprek heeft hooguit twee minuten geduurd. Mijn vader zei dat hij niets meer van die 'rot-oorlog' wilde weten en verzocht Hooftman om rechtsomkeert te maken."²¹⁶

Af en toe namen de hierboven beschreven psychische problemen een zeer ernstige vorm aan, waardoor normaal maatschappelijk functioneren niet langer mogelijk was. Een militair die tijdens de Eerste Wereldoorlog aan een dergelijk trauma leed, kreeg vaak het stempel *shell-shock* opgeplakt. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd meestal gesproken over *combat of battle fatigue*. In Nederland kwam hiervoor na 1945 het zogenaamde *Konzentrationslager* (KZ)-syndroom in zwang. Deze laatste term dekte de lading niet volledig. Verzetsmensen, onderduikers en militairen, die eveneens vaak kampten met ernstige symptomen als gevolg van het langdurig verkeren in doodsangst, werden door deze benaming immers uitgesloten. Tegenwoordig wordt gespro-

ken van posttraumatische stressstoornis (PTSS). Deze aandoening is in 1980 door de *American Psychiatric Association* als zodanig gedefinieerd in de opeenvolgende versies van het zogenoemde *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders* (DSM).²¹⁷ De criteria voor een diagnose van een PTSS zijn onder meer het voor een langere tijd regelmatig herbeleven van een traumatische gebeurtenis door middel van nachtmerries en flashbacks, het vertonen van ontwijkend gedrag én aanhoudende verhoogde prikkelbaarheid, onder meer door slapeloosheid, geïrriteerdheid en boosheid. Op basis van de bovenstaande voorbeelden, zouden ook diverse oorlogsvliegers aan de criteria van PTSS voldoen, temeer daar zij veelvuldig onder grote spanningen moesten opereren, langdurig aan vijandelijk vuur hebben blootgestaan en frequent hebben geparticipeerd in beschietingen en bombardementen.²¹⁸ Er kan dus zonder meer worden vastgesteld dat diverse oorlogsvliegers, door de grote angsten die zij moesten doorstaan tijdens gevechtsoperaties, na de oorlog gebukt gingen onder psychische problemen. Bij in ieder geval een deel van hen, heeft dit een belangrijk stempel gedrukt op hun na oorlogse functioneren.

Het beeld van de oorlogsvlieger

Al tijdens de oorlogsjaren was bij een groot publiek in Nederland genoegzaam bekend dat ook Nederlandse gevechtsvliegers aan geallieerde zijde tegen Duitsland meestreden. Via Radio Oranje en op de BBC deden zij regelmatig via de ether verslag van door hen uitgevoerde gevechtmissies. Verder was in vlugschriften als *De Wervelwind* en *De Vliegende Hollander*, die door geallieerde vliegtuigen boven bezet gebied werden uitgestrooid, van tijd tot tijd te lezen over de operaties van de Nederlandse RAF-eenheden en individuele oorlogsvliegers.²¹⁹ Dit beeld veranderde in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog nauwelijks, doordat tal van kranten en tijdschriften uitgebreid verslag deden over de 'heldenavonturen' van de Nederlandse oorlogsvliegers. Zo kende het tijdschrift *Avia* na de Duitse overgave enige tijd de rubriek 'Dat zijn onze vliegers!', waarin telkens een voormalige RAF-vlieger voor het voetlicht werd gehaald. Voorts getuigden ook de diverse defilés, medaille-uitreikingen en herdenkingen na het neerleggen van de wapens van respect en waardering voor de oorlogsveteranen. Over positieve publiciteit hadden zij dus direct na de oorlog niet te klagen en bij het grote publiek stonden zij daardoor te boek als daadkrachtige, goede vaderlanders die in moeilijke tijden waren opgestaan. Dit beeld verflauwde langzaam maar zeker in de volgende jaren.

Terwijl de bekende televisieserie *De Bezetting* (vanaf 1960), het Eichmann-proces (1961) en het boek *Ondergang. De vervolging en verdelging van het Nederlandse Jodendom 1940-1945* van Jacques Presser (1965) de belangstelling voor het oorlogsverleden in deze periode juist weer in brede kring deed aanwakkeren, bleef een hernieuwde interesse voor het militaire oorlogsverleden voorlopig nog uit.²²⁰ Daar konden ook publicaties als *Jachtvlieger* van Jan Flinterman (1962) en Klaas Norels verschillende keren heruitgegeven trilogie *Vliegers in het Vuur* (1963) weinig aan veranderen.²²¹ Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. De meeste veteranen waren in deze periode zelf druk met hun maatschappelijke carrière en hun gezinsleven. Bovendien had menig ex-oorlogsvlieger zijn toevlucht gezocht in het buitenland en was daardoor uit het vizier geraakt. Nog belangrijker was dat er in de jaren van de wederopbouw nauwelijks ruimte was om terug te kijken. Het vooruitgangdenken stond centraal en voor zover er belangstelling bestond voor het oorlogsverleden ging die vooral uit naar het optreden van het verzet en de Jodenvervolging, alsook naar het afbreken van de zogenoemde verzetsmythe, waarbij iedereen en alles in



Tijdens de oorlog kon de Nederlandse bevolking onder meer in het vlugschrift *De Wervelwind* lezen over de activiteiten van hun vliegende landgenoten in de RAF.

het oorlogsverleden werd verdeeld tussen goed en slecht. De oorlogsvliegers vormden hierin per definitie geen ‘interessante partij’. Zij waren immers zonder uitzondering ‘goed’ en hadden, in vergelijking met de joodse bevolking en verzetslieden, veel minder geleden. Bovendien hadden hun luchtacties grotendeels buiten het zicht van de burger plaatsgevonden.

Behoudens enkele lokale monumenten, kwam er geen algemeen monument tot stand voor het gesneuvelde Nederlandse vliegend personeel uit de oorlogsjaren. Het omgekomen RAF- en FAA-personeel staat tot op heden alleen vermeld op het in 2010 onthulde Gedenkteken Luchtvaardenden op de voormalige Vliegbasis Soesterberg, waarop de namen van meer dan 1.200 militairen zijn gegraveerd die sinds 1913 met een luchtvaartuig zijn omgekomen ‘bij de uitoefening van een dienstopdracht’. Het Gedenkteken vult ook voor veel nabestaanden van oorlogsvliegers, zeker van diegenen van wie hun dierbare nog steeds vermist is, een lacune. Dit geldt onder meer voor Gerard Bielfeldt, die, zoals in het vorige hoofdstuk al is beschreven, zijn vader op zeer jonge leeftijd verloor: “Ik ben heel blij met het Gedenkteken op Soesterberg en ben er na de onthulling al diverse keren geweest. Een jaar of tien geleden had ik het erg moeilijk om de vroege dood van mijn vader een plaats te geven, vooral omdat hij nooit een laatste rustplaats heeft gekregen. Dit gemis van een plek om hem te kunnen herdenken is met de komst van het Gedenkteken voor een belangrijk deel weggenomen. Eindelijk is er nu een plaats in Nederland waar ik naar toe kan gaan om stil te staan bij zijn veel te vroege dood als jong marinevlieger.”²²²

Sommige veteranen konden deze ‘geringe aandacht’ maar moeilijk accepteren. Ex-jachtvlieger Jan Arts meende in 1971 dat de Nederlandse bevolking zich na de oorlog maar weinig dankbaar toonde, vooral omdat de aandacht volgens hem “volledig naar de zogenaamde illegaliteit” uitging.²²³ Niet al zijn voormalige collega’s waren dit overigens met hem eens. Jan Flinter-

man vond het bijvoorbeeld volkomen begrijpelijk dat voormalige verzetslieden veel meer in de schijnwerpers stonden. “Wij kwamen na onze operaties gewoon thuis, in Engeland. We gingen naar de bar en namen een biertje. We zongen bij de geboorte van een prinses vrijelijk het *Wilhelmus* en vierden feest als we daartoe redenen meenden te hebben. We leidden een fascinerend leven, dat voor een groot deel uit wachten bestond en oefenen, maar dat toch ook een flitsend bestaan was, in een sfeer van snelheid en sportiviteit, vriendschap en genoegens. Je ging met verlof, je stak zoveel vlaggen uit als je wilde en het was eigenlijk enkel oorlog als je op de vijand af moest. In bezet gebied leefde het verzet onder een voortdurend dodelijke dreiging. Ik heb me dat terdege gerealiseerd.”²²⁴

De ommekeer kwam medio jaren zeventig. Veel oorlogsvliegers bereikten toen de pensioengerechtigde leeftijd en kregen – het is hiervoor al gememoreerd – niet alleen de gelegenheid, maar ook een groeiende behoefte om terug te kijken op hun oorlogsloopbaan. Menigeen sloot zich in deze periode aan bij veteranenclubs als de RAFA of de midden jaren tachtig nieuw leven ingeblazen 320-Vereniging. Ook vonden weer steeds vaker reünies en herdenkingen plaats.²²⁵ Zo organiseerde oud-waarnemer Johan Wallis de Vries van het 320 Squadron vanaf 1980 twintig jaar lang een dodenherdenking op Ereveld Grebbeberg voor gevallen veteranen van het 320 Squadron. Robbert van Zinnicq Bergmann was in 1985 de grote man achter een reünie in Nederland voor het voormalige personeel van de Typhoon-Wing waarin hij had gediend, en Hans van der Kop zette twee jaar later een veteranenreis op touw naar de voormalige thuisbasis Dunsfold van het 320 Squadron.

Sommige veteranen besloten door dit ‘terugkijken’ hun memoires op papier te zetten.²²⁶ Erik Hazelhoff Roelfzema publiceerde als een van de eersten in 1971 zijn oorlogsherinneringen met de autobiografie *Soldaat van Oranje 40-45*, waarin hij tevens vertelde over zijn carrière als RAF-vlieger.²²⁷ Het boek was een groot succes en werd talloze keren herdrukt. De verfilming in 1977 was mogelijk nog succesvoller en trok meer dan 1,5 miljoen bioscoopbezoekers. Ook de in 2010 gelanceerde musical *Soldaat van Oranje* in een verbouwde hangaar op het voormalige Marinevliegveld Valkenburg was uiterst succesvol. De voorstelling werd telkens weer geprolonged, waardoor in juni 2013 inmiddels de miljoenste bezoeker kon worden verwelkomd.²²⁸ Hazelhoff Roelfzema’s boek, de verfilming én de musical zetten de door de Nederlandse oorlogsvliegers ontplooiden activiteiten aan de zijde van de geallieerden voor het eerst echt op het netvlies van de Nederlandse burger. Op meer bescheiden schaal gebeurde dit door onder andere boeken van de hiervoor al genoemde Hans van der Kop en Robbert van Zinnicq Bergmann, alsook door publicaties van de jachtvliegers Bob van der Stok en Jan Linzel.²²⁹ Verder verscheen er meer recent een uitgebreide driedelige monografie over de geschiedenis van het 320 Squadron.²³⁰ Uiteraard onderstreept ook het verschijnen van deze studie de toegenomen aandacht voor de Nederlandse oorlogsvliegers. Los hiervan maakt *‘Eenige Wakkere Jongens’* duidelijk dat dit onderwerp tegenwoordig ook vanuit minder traditionele invalshoeken wordt bestudeerd.

De toegenomen aandacht voor het militaire verleden verliep parallel aan een groeiende belangstelling voor de Nederlandse veteraan. Tot de jaren tachtig heerste er vooral het sentiment van vooruit kijken en de mouwen opstropen. Ook gunden de veteranen zichzelf aanvankelijk geen tijd om ‘hun wonden te likken’. Rond 1980 volgde een omslag in dit denken. De gefrustreerde gevoelens over miskennis, onmacht en opstandigheid konden niet langer worden verhuld, waardoor vooral de Indië-veteranen, die het meest ontstemd waren over het uitblijven van waardering voor hun inzet en de gebrachte offers, almaar feller op maatschappelijke erkenning aandrongen.²³¹ De voormalige oorlogsvliegers deelden dit sentiment en ook bij hen groeide

Een aantal gezichten bij de bijna negenhonderd oorlogsvliegers die in Groot-Brittannië waren gestationeerd.



A.V. Wijnberg



C.J.M. Goemans
(† 1944)



E.W. Ferwerda



E.R. van der Zee
(† 1945)



H. Sinnema



H.J.P. Tutein Nolthenius
(† 1943)



J.B. van Mesdag
(† 1945)



G.A.C. Overgaauw
(† 1944)



R.F. Burgwal
(† 1944)



P. Schaaphok



T.M. Biallosterski



P.H. Stenger
(† 1942)



W. Saltykoff



T.E. Bergman



F.J.A. Lutz



P.C.M. Hellegers
(† 1944)

de behoefte om erkenning, ondanks de veel positievere beeldvorming die hun als groep ten deel viel in vergelijking met de Indië-veteranen, die werden geassocieerd met het besmette koloniale verleden van Nederland. In dit beeld past ook het beklag dat Joop Mulder, de oud-commandant van het 320 Squadron, in mei 1987 bij de luchtmachtleiding deed over het ontbreken van een delegatie oorlogsvliegers op het eerste in Wageningen gehouden defilé: “Op zichzelf is dat niets nieuws want sedert tientallen jaren gebeurt het dat bij speciale gelegenheden de krijgsmacht betreffende, men op een (te) laat moment aan de inzet van oud-strijders denkt”, aldus Mulder. Hij pleitte daarom voor de vorming van een comité oud-strijders dat ging deelnemen aan herdenkingen en betrokken werd bij allerlei andere ceremonies.²³²

De luchtmachtleiding deed vooralsnog weinig met het voorstel, omdat zij zich (op dat moment nog) geen raad wist met de plaats van de veteranen ten opzichte van haar organisatie. Dit bleek eens te meer een jaar later, tijdens de viering van het 75-jarig bestaan van de KLU, die gepaard ging met allerlei festiviteiten. Van aandacht voor de oorlogsvliegers was daarbij amper sprake. “Toen puntje bij paaltje kwam, bleek dat wij, die paar overlevende oorlogsvliegers en bevrijders, voor geen enkel evenement uitgenodigd waren”, liet Bob van der Stok enkele maanden later aan een kennis weten.²³³ Het enige evenement waarvoor zij wel een invitatie ontvingen, een groots opgezette reünie, liep uit op een regelrechte deceptie, omdat de veteranen grote afstanden te voet moesten afleggen en geheel in het niet vielen tussen de grote aantallen andere oud-luchtmachtmilitairen. “Ik ben nog tot op m'n botten beledigd over de wijze waarop zij de oorlogsvliegers en bevrijders van Holland bij het 75-jarig jubileum behandeld hebben. Wat een stelletje kruienaars [sic]”, schreef Van der Stok een klein jaar later.²³⁴

Deze gebeurtenissen waren symptomatisch voor de naoorlogse periode tot medio jaren tachtig, toen er nog nauwelijks sprake was van een geformaliseerd en actief veteranenbeleid. Het zegt wat dit betreft veel dat invalide geraakte oorlogsveteranen, om hun pleidooien voor betere medische, sociale en financiële zorg kracht bij te zetten, zich in juni 1945 in de Bond van Nederlandse Militaire Oorlogsslachtoffers (BNMO) organiseerden. De BNMO zette zich vanaf de oprichting onder meer in voor een (meer) adequate pensioensregeling voor oorlogsslachtoffers én voor een verbetering van de algemene overheidszorg. Daarnaast organiseerde zij allerlei activiteiten op sport- en sociaal gebied en initieerde zij de bouw van een aangepast woongebied in Doorn voor (gedeeltelijk) verlamde oorlogsslachtoffers. Dit complex, De Basis, opende in 1958 de deuren.²³⁵ Min of meer uit nood geboren namen de veteranen na de Tweede Wereldoorlog dus zelf hun belangenbehartiging ter hand. Dit veranderde pas echt vanaf 1989 met de oprichting van het Veteranen Platform, dat streefde naar “erkenning, herkenning en waardering van alle Nederlandse veteranen”. Het markeerde tevens het begin van een nieuwe episode in de belangenbehartiging van de oud-strijders en waarbij, zoals gezegd, de veel grotere groep van de Indië-veteranen het voortouw nam. Het Ministerie van Defensie ging zich nu actief bemoeien met het wel en wee van de oud-militairen. De in 1990 verschenen nota *Zorg voor veteranen in samenhang* legde daarvoor de basis. Een jaar later vond de oprichting plaats van de Stichting Dienstverlening Veteranen, die een loketfunctie voor de veteranen ging vervullen. De afzonderlijke krijgsmachtdelen voerden voortaan eveneens een actief veteranenbeleid. De KLU, bijvoorbeeld, begon in 1992 met het organiseren van jaarlijkse veteranendagen, waarvoor op instigatie van, wederom, Hans van der Kop, ook nadrukkelijk alle MLD-veteranen werden uitgenodigd.

Tegelijkertijd organiseerden de luchtmachtveteranen zichzelf steeds beter. De bestaande veteranenclubs, waaronder die van de Oud-Soesterbergers, bundelden hun krachten en richtten



Vliegveld Woodvale, december 1943. Een groepsfoto van de staf en het vliegend personeel van het 322 Squadron. De eenheid bleef ook na de oorlog deel uitmaken van de luchtmachtorganisatie. Tegenwoordig opereert het squadron met F-16's vanaf Vliegbasis Leeuwarden.

in 1994 de Stichting Federatie van Organisaties van Veteranen en Oudgedienden van de Militaire Luchtvaart (MILU) op, waardoor één centraal aanspreekpunt ontstond voor alle luchtmachtgerelateerde veteranenzaken. De oorlogsvliegers waren hierin formeel niet als groep vertegenwoordigd. De eerder door Joop Mulder geuite wens – een eigen comité voor militairen die tijdens de Tweede Wereldoorlog aan de zijde van de geallieerden hadden gevochten – bleek uiteindelijk niet realiseerbaar. Dit kwam vooral doordat begin jaren negentig de meeste oorlogsvliegers reeds op gevorderde leeftijd waren en hun gelederen almaar dunner werden. Enkele voorvechters van een apart comité voor deze categorie veteranen, Jan Flinterman en Bob van der Stok, stierven juist in deze tijd. Zij maakten daardoor ook niet meer mee hoe het veteranenbeleid in de volgende jaren meer handen en voeten kreeg, onder andere door de oprichting, in 2000, van het Veteraneninstituut. Behalve het verlenen van (na)zorg richtte deze in Doorn gevestigde instelling zich tevens op het dichter bij elkaar brengen van oude en jonge militairen.

Hoewel het aantal oorlogsvliegers vanaf begin jaren negentig dus gestaag afnam, stonden zij vanaf deze periode in toenemende mate in de schijnwerpers. In 1993 kregen bijvoorbeeld alle nog levende veteranen van het 322 Squadron een uitnodiging voor de viering van het 50-jarig bestaan van het squadron op de Vliegbasis Leeuwarden. De bijeenkomst verliep dit keer wél succesvol. “At least we were treated as if we were welcome”, schreef Rudi van Daalen Wetters aan een voormalige collega.²³⁶ In hetzelfde jaar organiseerde het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg een jubileumexpositie over het 322 Squadron, verscheen een boek over deze eenheid en ging een documentaire met authentiek filmmateriaal van de in 1945 gesneuvelde jachtvlieger Frans

van Eijk in première.²³⁷ Verder verleende de KLU in 1997 ondersteuning aan de totstandkoming van *Joe – The Musical*, door de cast een dag op Vliegbasis Leeuwarden rond te leiden en door de acteurs een inkijkje te geven in het leven van de oorlogsvlieger door een presentatie van Robbert van Zinnicq Bergmann in een Amsterdamse theaterstudio. De KLU bracht verder een eerbetoon aan haar (oorlogs)verleden door diverse nieuwe transportvliegtuigen te voorzien van namen van prominente oud-luchtmachtmilitairen. In de voorbije jaren kregen drie toestellen de naam van een oud RAF-vlieger. Een nieuw ingelijfde C-130 Hercules werd eind 1994 tot de ‘Joop Mulder’ gedoopt, terwijl begin 1997 een Fokker 50 de naam ‘A.J.W. Wijting’ kreeg. Meer recent, eind 2010, kreeg bij de uitbreiding van de Hercules-vloot, een van de C-130’s de naam van ‘Bob van der Stok’, als hommage aan een van de bekendste oorlogsvliegers uit de KLU-gelederen.

In dezelfde periode traden de overgebleven oorlogsvliegers nog met enige regelmaat op de voorgrond op de televisie, de radio en in de krant. In 1995, bijvoorbeeld, toen de expositie *Noodlot* in Lelystad werd geopend, waarin uit het IJsselmeer geborgen wrakdelen van oorlogstoestellen werden tentoongesteld, gaf onder meer Erik Hazelhoff Roelfzema diverse interviews. Twee van zijn collega’s, Jan van Arkel en Wouter de Wolff, waren in 1999 te zien in een documentaire over (opnieuw) Frans van Eijk. Van Arkel was verder een van de geïnterviewden tijdens het programma *Lunch TV* dat voor de gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de KLU in juni 2003 live vanaf Vliegbasis Twenthe werd uitgezonden. Ook kregen de oorlogsvliegers in deze tijd steeds vaker uitnodigingen voor deelname aan defilés en herdenkingen. Met het verstrijken van de jaren verminderde dit allengs en vanaf het begin van de 21e eeuw kwamen de hoogbejaarde oorlogsvliegers nog maar sporadisch in de publiciteit. Bij de onthulling van het eerdergenoemde Gedenkteken Luchtvaardenden op Soesterberg in 2010 waren nauwelijks nog oorlogsveteranen aanwezig. Bij de première van de hiervoor al genoemde musical *Soldaat van Oranje* in oktober van hetzelfde jaar was de hoofdpersoon, Erik Hazelhoff Roelfzema, evenmin van de partij. Hij was ruim drie jaar eerder, in september 2007, overleden. De meerderheid van zijn RAF-collega’s was hem toen al voorgedaan. Tot het laatste toe bleef de oorlogperiode bij de veteranen echter een centrale plaats innemen. Menig veteraan stuurde kerstkaarten rond met afbeeldingen van RAF-vliegtuigen.²³⁸ Verder werd in overlijdensadvertenties vaak verwezen naar het oorlogsverleden en prijkten ook op rouwkaarten vaak het RAF-vliegtuig waarmee de oorlogsvlieger had gevlogen.²³⁹ Meniggeen keek uiteindelijk met voldoening terug op de levenservaringen die hij tijdens de oorlog had opgedaan. “The best years of our lives”, omschreef oud-jachtvlieger Han Doornbos van het 322 Squadron de tijd in Groot-Brittannië.²⁴⁰ Het was echter ook een tijd die



Een van de nieuw in gebruik genomen Hercules-transportvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht kreeg in november 2010 de naam ‘Bob van der Stok’. Bij de doopplechtigheid werd Commandant Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal Jac Jansen geassisteerd door de zoon en schoondochter van de in 1993 overleden oorlogsvlieger.

in het geheugen stond gegrift en velen nimmer losliet. Dit was zeker ook het geval bij Leendert Jonker, een voormalige boordschutter van het 320 Squadron. Toen hij vele jaren na de oorlog alsnog het draaginsigne voor gewonden kreeg uitgereikt verklaarde hij: “Voor de mensen die aan de kant hebben gestaan is de Tweede [Wereld]oorlog inmiddels 50 jaar geleden, maar voor ons is 't allemaal gisteren gebeurd.”²⁴¹

Conclusie

Hoewel in mei 1945 een einde kwam aan het risicovolle bestaan van de oorlogsvliegers, bleef ook in de jaren erna de oorlogstijd een zeer belangrijke rol spelen in hun dagelijkse leven. Het had allereerst gevolgen op persoonlijk vlak. Menigeen had – zo bleek na terugkeer in Nederland – één of meer familieleden verloren door de oorlogsgebeurtenissen. Velen, vooral veteranen van joodse afkomst, moesten hun leven daardoor voortzetten zonder een (groot) aantal dierbaren. Het afzwaaien uit de RAF en de FAA verliep zonder problemen, omdat de Nederlandse strijdkrachten volgens afspraak aan het einde van de oorlog vrijwel direct hun personeel weer konden terughevelen naar de eigen gelederen. Van een dienstverlating kort na de Duitse capitulatie was in de meeste gevallen echter nog geen sprake. De overgrote meerderheid van de oorlogsvliegers werd namelijk gedwongen – conform hun contract – nog enkele jaren te dienen. Dit leidde tot veel verbolgenheid onder de oorlogsvliegers, die van mening waren dat zij na vijf jaar strijd hun plicht ruimschoots hadden vervuld. Uiteindelijk verlieten de meeste veteranen – 57% – in de jaren 1946-1948 de militaire dienst. Dit was weliswaar een fors percentage, maar doordat de uitstroom redelijk gelijkmatig verliep, bracht het de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht nooit in gevaar. Ongeveer 16% van de oorlogsvliegers ging over in beroepsdienst. Van deze groep gingen relatief veel MLD'ers als onderofficier of subalterne officier met pensioen. Van het KLU-personeel bereikte het merendeel de rang van hoofdofficier. Dit kwam in de eerste plaats omdat bij de marinevliegdiens de meeste vliegtuigtelegrafisten en boordschutters waren ingedeeld, die de oorlog eindigden in een relatief lage rang en na 1945 nog maar weinig uitlopmogelijkheden hadden. De ML'ers daarentegen, waren voor het merendeel vlieger en waarnemer en zij hadden na de oorlog juist wel behoorlijke carrièrekansen, niet alleen vanwege de functie die zij vervulden, maar ook omdat in de veel grotere en in opbouw zijnde KLU nu eenmaal veel meer promotiekansen voor het grijpen lagen.

Voor veel veteranen was in dienst blijven echter geen aantrekkelijk perspectief. Zij waren vooral in de vliegerij verzeild geraakt, omdat zij actief wilden meestrijden aan de zijde van de geallieerden, zonder een uitgesproken passie voor de vliegerij te hebben. Zij keerden dan ook, zodra zij konden, terug naar de burgermaatschappij. Dit proces verliep niet zonder slag of stoot. Doordat de oorlogsvliegers een avontuurlijk en afwisselend leven hadden geleid én doordat zij bloot hadden gestaan aan grote spanningen en angsten, konden zij aanvankelijk maar moeilijk aarden in de gereguleerde en ordelijke samenleving die voor veel oorlogsvliegers af en toe verstikkend aanvoelde. De nieuwe werkkring hing uiteraard in belangrijke mate af van de genoten vooropleiding. Er waren heel wat oorlogsvliegers die, omdat zij bij het uitbreken van de oorlog nog op school zaten of net aan hun studie waren begonnen, nu geen diploma's konden overleggen en ook niet over werkervaring beschikten. Zij begonnen hun werkende leven daardoor met een forse achterstand. Logischerwijs kozen ex-oorlogsvliegers veelal voor de gemakkelijkste weg en zochten hun heil in de luchtvaart. Uiteindelijk kwam iets meer dan een derde van de

afzwaaiers – 34% – in de luchtvaartsector terecht. Vooral de KLM was de eerste naoorlogse jaren een populaire werkgever. Het bleef overigens vooral bij uitvoerende functies. Dit was vooral te wijten aan een gebrek aan vooropleiding en het ontbreken van ambitie. Bijna twee derde zegde na 1945 de luchtvaart vaarwel en ging in een compleet andere sector aan de slag. Het was in het naoorlogse Nederland, dat aanvankelijk in een diepe recessie verkeerde, echter niet gemakkelijk met weinig tot geen papieren en zonder noemenswaardige werkervaring emplooi te vinden. Bovendien genoten zij weinig voordelen op grond van hun status als oorlogsheld en kostte het menig oorlogsvlieger, zoals gezegd, moeite zich aan te passen aan het burgerleven, dat zó anders was dan zij gewend waren.

Het is daarom niet verrassend dat relatief veel oorlogsvliegers al snel opteeden voor een toekomst in het buitenland. Zij kozen hier niet alleen voor omdat zij – net als de rest van de emigranten – op deze manier hoopten hun maatschappelijke kansen te vergroten, maar tevens omdat de keuze om te vertrekken voor hen eenvoudiger was. Een groot aantal was immers getrouwd met een Britse vrouw. Verder spraken zij redelijk tot goed Engels en waren zij bekend met de Angelsaksische gewoontes en gebruiken. Buiten Engeland, waar vaak geen gebruik kon worden gemaakt van het eigen netwerk en dat van de (Britse) echtgenote, was het opbouwen van een nieuw leven als emigrant vaak niet eenvoudig en menigeen kon – zeker in de eerste tijd – met moeite het hoofd boven water houden. Deels kwam dit door de slechte economische omstandigheden van kort na de Tweede Wereldoorlog en de bureaucratische rompslomp die veel emigranten te wachten stond. Daarnaast speelde ook mee dat veel oorlogsvliegers na 1945 kampten met de naweeën van de grote angsten die zij tijdens de oorlog hadden doorgemaakt. Terwijl het aantal oorlogsvliegers dat met lichamelijk leed uit de oorlog kwam beperkt bleef, belandde een relatief fors aantal met psychische problemen in de burgersamenleving. Deze hebben zonder twijfel ook een negatieve invloed uitgeoefend op hun maatschappelijk functioneren. Het leidde onder meer tot slaapstoornissen, nachtmerries, het niet willen praten over de oorlogstijd, moeilijkheden bij het vinden van een baan en huwelijksproblemen. Sommige gezinnen van reeds getrouwde militairen groeiden na de oorlog uit elkaar doordat beide echtelieden langdurig in volkomen verschillende leefwerelden hadden vertoefd. In een aantal gevallen bleek het huwelijk hier niet tegen bestand.

Ten slotte was er de strijd om erkenning en waardering. Voor veel veteranen bleef die, nog tot ver na de Tweede Wereldoorlog, een grote rol spelen. Behoudens een korte periode meteen na de bevrijding kregen de meeste veteranen, hoezeer zij ook aan de zijde van de geallieerden in een ‘goede oorlog’ hadden meegestreden, naar hun gevoel maar weinig respect vanuit de Nederlandse samenleving. Pas vanaf de jaren negentig, toen de rangen van de oorlogsvliegers inmiddels behoorlijk begonnen uit te dunnen, was er sprake van toenemende erkenning en waardering voor hun inzet. Kortom, de Tweede Wereldoorlog was voor vrijwel alle oorlogsvliegers, of ze nu wilden of niet, een belangrijke cesuur. Vrijwel niets in hun leven was in 1945 nog vergelijkbaar met de situatie van voor 1940 en nog decennia nadien had de oorlog zijn uitwerking op hun privé- en maatschappelijk leven, zowel in positieve als in negatieve zin.