



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.

Conclusie

Een veranderende organisatie

“This job is finished and a new job starts, so good-bye you wizard Spits, you wonderful fellows and you great life with an RAF-squadron! Thanks a lot.” Deze woorden schreef de Nederlandse jachtvlieger en *squadron leader* Kees van Eendenburg bij zijn afzwaaien uit Britse dienst in juli 1945 in zijn vliegerlogboek.¹ De voormalige Leidse student, die in juli 1940 naar Groot-Brittannië was gevlucht, had op dat moment ruim vier jaar het Britse luchtmachtuniform gedragen. Hij was één van de ruim negenhonderd Nederlanders die tijdens de oorlogsjaren in Britse dienst traden om als oorlogsvlieger deel te nemen aan de luchtstrijd boven Europa. Nu de strijd in Europa ten einde was gekomen, keerden Van Eendenburg en zijn collega's terug in de schoot van de eigen ML en de MLD. Met hun rentree op vaderlandse bodem, kwam er een einde aan hun deelname aan de strijd vanuit Groot-Brittannië. Wat is er nu, terugblikkend, aan het slot van dit boek, te concluderen over de wijze waarop Nederlandse oorlogsvliegers onder Britse vlag vanuit Groot-Brittannië meestreden in de luchtstrijd boven West-Europa? Hoe moet de bijdrage die deze Nederlandse oorlogsvliegers in militaire, politieke en publicitaire zin hebben geleverd worden gezien? Wat is er te zeggen over de wijze van organisatie van de Nederlands luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië? En welke conclusies kunnen worden getrokken ten aanzien van de achtergrond en afkomst van de oorlogsvliegers, hun rol bij de (weder)opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten, alsook de invloed die de oorlogservaringen na 1945 nog hadden?

De Nederlandse oorlogsvliegers belandden vanaf mei 1940 in Groot-Brittannië allerminst in een gespreid bedje. De RAF en de FAA waren bij het uitbreken van de oorlog verwickeld in een grootschalig moderniserings- en uitbreidingsproces. Hierbij transformeerden zij van kleine, verouderde en tamelijk amateuristische organisaties, met vrijwel uitsluitend beroepspersoneel



Squadron leader Kees van Eendenburg vertelt prinses Juliana in september 1944 over het reilen en zeilen bij het 322 Squadron. De Nederlandse jachtvlieger verliet de RAF in juli 1945.

van gegoede komaf, naar moderne, grote luchtwapens bestaande uit hoofdzakelijk vrijwillig dienende militairen afkomstig uit alle sociale lagen en uit een groot aantal verschillende landen. Ook het vliegend personeel van de zes onder de voet gelopen landen op het continent – Tsjecho-Slowakije, Polen, Noorwegen, Nederland, België en Frankrijk – ging hier deel van uitmaken. Deze groep vormde een welkome versterking van de Britse gelederen, hoewel bij de RAF-leiding aanvankelijk behoorlijk wat scepsis bestond over de betrouwbaarheid en kwaliteit van deze buitenlanders. Desondanks werden de buitenlandse oorlogsvliegers heel snel in (vooral) de RAF opgenomen. Al spoedig bleken de twijfels ongegrond. De buitenlandse gevechtsvliegers pasten zich in korte tijd moeiteloos aan en toonden zich in de lucht over het algemeen zelfs succesvoller dan veel van hun Britse collega's. Diverse oorzaken lagen hieraan ten grondslag. Allereerst beschikten veel van de van het Europese vasteland afkomstige jachtvliegers al over gevechtservaring in de strijd tegen de *Luftwaffe*. Daarnaast waren zij vaak gemiddeld wat ouder en hadden zij, doordat zij reeds geruime tijd voor de oorlog waren gebrevetteerd, al aanzienlijk meer vliegeren 'geklokt'. Ten slotte speelde mee dat de van huis en haard verdreven buitenlandse jachtvliegers uiterst gemotiveerd waren. Vooral het overtuigende optreden van de buitenlandse jachtvliegers tijdens de Slag om Engeland nam iedere twijfel over hun capaciteiten weg. Daarna stond de opname van buitenlandse militairen in de RAF niet meer ter discussie.

Het Britse beleid ten aanzien van de buitenlandse luchtmachtkrachten verschilde van land tot land. De kans op interne strubbelingen – bij sommige buitenlandse afvaardigingen was sprake van aanzienlijke sociaal-politieke, religieuze en culturele verdeeldheid – was een belangrijke factor bij de afweging of een strenge controle wenselijk was. Dit gold evenzeer voor de financiële positie en het aantal overgekomen militairen van het desbetreffende land. Het Noorse, Poolse en Franse contingent kregen vrijwel meteen vanaf het begin een zekere mate van autonomie. Van het Nederlandse contingent genoot alleen de marinevliegdiens tot op zekere hoogte een zelfstandige status. De Tsjecho-Slowaakse en Belgische luchtmachtkrachten kregen die positie nimmer toebedeeld. De zelfstandigheid in kwestie betrof echter alleen de zeggenschap over het administratieve en het bestuurlijke beheer van de buitenlandse squadrons. Op operationeel vlak hielden de Britten de gehele oorlog de touwtjes strak in handen; dit om te voorkomen dat er zes kleine 'luchtmachtjes' naast de RAF op Brits grondgebied zouden ontstaan. Uiteindelijk hebben de zes buitenlandse contingents, hoewel zij wat organisatie en omvang betreft aanmerkelijk van elkaar verschilden, de RAF-autoriteiten weinig hoofdbreken gekost. Door hun geringe sterkte – alleen de contingents van Polen en Frankrijk bestonden uiteindelijk uit meer dan tienduizend militairen – waren het geen allesomvattende luchtmachtorganisaties die zelfstandig konden opereren. Voor hun uitrusting, training, accommodatie en in sommige gevallen ook financiering, waren de buitenlandse afvaardigingen zelfs geheel afhankelijk van Groot-Brittannië. Van een gelijkwaardige verhouding was hierdoor geen sprake. De Britse autoriteiten konden de buitenlandse *junior partners* zonder problemen hun wil opleggen en deden dit ook wanneer zij dit nodig achtten.

Desalniettemin vormden de buitenlandse contingents, ondanks hun relatief geringe sterkte, een welkome aanvulling vanwege hun doorgaans goede moreel en grote bereidheid een actieve bijdrage te leveren aan de strijd tegen nazi-Duitsland. Eind december 1940 telde de Britse luchtmacht inmiddels meer dan 10.000 militairen uit de bezette Europese landen. In de volgende jaren groeiden de buitenlandse contingents stapsgewijs. Begin 1945 waren de contingents een kleine 30.000 man sterk en waren er 45 eenheden met personeel van de *Allied Air*

Forces in de RAF actief. De indeling van buitenlandse oorlogsvliegers in de FAA bleef beperkt. Van de bezette Europese landen was alleen Nederland uiteindelijk met een eigen squadron in de Britse marinevliegdiens vertegenwoordigd. De buitenlandse oorlogsvliegers leverden weliswaar de hele oorlog een waardevolle militaire bijdrage, maar kwantitatief gezien stelde deze allengs minder voor. De belangrijkste oorzaak hiervan was dat de *Allied Air Forces* in de loop van de oorlog nauwelijks nog in omvang toenamen. De zes landen waren nauwelijks in staat nieuwe vrijwilligers aan te trekken. Zij konden alleen nieuw personeel werven door het overhevelen van militairen van andere onderdelen, het aantrekken van dienstplichtigen uit niet-bezette landen én het opnemen van Engelandvaarders uit bezet gebied. Het ging hierbij om zulke kleine aantallen dat het zelfs moeite kostte de gevechtsverliezen in bestaande eenheden op te vangen. Tegen het einde van de oorlog, toen de totale personeelsomvang van de RAF was gegroeid tot ruim een miljoen militairen, leverden de nauwelijks in omvang gegroeide buitenlandse contingenten daardoor numeriek nog slechts een zeer geringe bijdrage aan de totale gevechtskracht.²

De schaarste aan personeel had directe consequenties voor de wijze van optreden. Hoewel de buitenlandse oorlogsvliegers aan alle mogelijke soorten gevechtsoperaties deelnamen, werd bijvoorbeeld in de loop van de oorlog hun aandeel in het strategische bombardementsoffensief, dat gepaard ging met zeer zware verliezen, tot een minimum beperkt. Ook politiek gezien werden de *Allied Air Forces* mettertijd van steeds minder betekenis. Nadat de Verenigde Staten eind 1941 de oorlog aan Duitsland hadden verklaard, was het niet langer nodig Groot-Brittannië als de leider van een 'grand coalition' te bestempelen. Het land trok in de oorlog tegen Duitsland nu samen op met een *superpower*, die beschikte over bijkans onuitputtelijke reserves aan grondstoffen en menskracht, waardoor de steun van de kleinere bondgenoten politiek, maar zeker ook militair, van steeds minder belang was. In dit opzicht legden de buitenlandse vliegers na Pearl Harbor nauwelijks nog gewicht in de schaal. Veelzeggend is in dit opzicht wel dat Churchill in zijn toespraken na december 1941 nog slechts af en toe de Europese ballingen ter sprake bracht, terwijl ze voordien vrijwel in iedere redevoering werden opgevoerd. Het militaire en politieke belang van de buitenlandse oorlogsvliegers voor de algemene geallieerde oorlogvoering gold dus vooral in het begin van de oorlog en werd naarmate de oorlog voortschreed gaandeweg minder.

Een veel grotere rol speelden de buitenlandse contingenten voor hun eigen land. Allereerst was er de publicitaire waarde. De gevechtsoperaties van de RAF waren vanaf de eerste oorlogsdag volop in het nieuws. Er werd aandacht aan besteed in kranten, op de radio en in *newsreels* in de bioscopen. Overigens betrof dit vooral gevechtsacties die in het oog sprongen en bij het grote publiek tot de verbeelding spraken. Zo kregen de Poolse en Tsjecho-Slowaakse jachtvliegers bij de verdediging van het Britse luchtruim in de zomer van 1940 veel publiciteit, terwijl de Nederlandse vliegtuigbemanningen die boven zee konvooibescherminsvluchten uitvoerden, nauwelijks aandacht genereerden in de media. Voor de regeringen in ballingschap was media-aandacht in propagandistisch opzicht waardevol. Wanneer de inzet van 'hun' oorlogsvliegers veelvuldig voor het voetlicht werd gebracht, dan bood het deze regeringen mogelijkheden om zich in de internationale politieke en militaire arena beter te profileren en hun positie daarin te verstevigen. Althans daar gingen zij van uit. Het valt echter te betwijfelen of dit ook echt het geval is geweest, omdat geen van de bezette Europese landen tijdens de oorlogsjaren aantoonbare invloed op de geallieerde besluitvorming heeft uitgeoefend. Veelzeggend is bijvoorbeeld dat de Poolse regering nul op het rekest kreeg om de Poolse Parachutistenbrigade in te zetten



Geallieerde oorlogsvliegers hadden een grote publicitaire waarde omdat zij vrijwel elke dag in actie kwamen. Ook het Nederlandse contingent haalde regelmatig de krant.

bij de ondersteuning van de opstand in Warschau en dat de eenheid in plaats daarvan in actie kwam bij Arnhem tijdens operatie *Market Garden*. Vermoedelijk is van groter belang geweest dat de uitgeweken regeringen door de actieve oorlogsdeelname met eigen luchtstrijdkrachten hun niet al te hoge zelfvertrouwen konden opvizzelen. Met een eigen, duidelijk herkenbare deelname aan de luchtstrijd, creëerden zij het sentiment dat hun land een actieve bijdrage leverde aan de oorlogsinspanning. Dat was vooral ook in de bezette gebieden interessant. Het zou het verzet in het thuisland kunnen aanwakkeren en de werving van nieuw personeel in de vrije wereld kunnen vergemakkelijken. Ten slotte was de deelname aan de luchtstrijd door de *Allied Air Forces* nog in praktisch opzicht van belang. De oorlogsvliegers waren namelijk door hun actieve participatie in de luchtstrijd op de hoogte van de laatste stand der techniek, waardoor hun kennis en ervaring uitstekend konden worden aangewend voor de naoorlogse wederopbouw van de eigen luchtstrijdkrachten. Dit kwam overigens niet alleen, zo bleek later, de militaire luchtvaart in de bezette Europese landen ten goede, maar ook de civiele luchtvaart, waarin veel oud-oorlogsvliegers na afloop van de Tweede Wereldoorlog een toekomst vonden.

Het Nederlandse aandeel

Ook de Nederlandse regering in ballingschap gaf in mei 1940, na aankomst in Londen, te kennen dat zij haar luchtvaartpersoneel wenste in te schakelen in de strijd tegen Duitsland. De vaderlandse strijdkrachten bestonden – in tegenstelling tot die van Groot-Brittannië – op dat moment nog slechts uit twee krijgsmachtdelen, de landmacht en de marine. Zij beschikten elk over een eigen vliegdiens, respectievelijk de Militaire Luchtvaart (ML) en de Marine Luchtvaartdienst (MLD). Van beide ‘luchtwapens’ arriveerde een relatief kleine hoeveelheid vliegend personeel in Groot-Brittannië. In totaal ging het om ongeveer 160 militairen, die de kern vormden van het Nederlandse contingent dat deel ging uitmaken van de RAF. Ondanks de oorlogsomstandigheden heeft de regering of militaire leiding geen moment overwogen – zoals de Noorse regering wel deed – om een gezamenlijke ‘luchtmachtstaf’ te vormen en al het beschikbare vliegend personeel, ongeacht het krijgsmachtdeel waartoe het behoorde, samen te voegen in één ‘oorlogsorganisatie’. De bestaande scheiding tussen beide krijgsmachtdelen was (aan het begin van de oorlog) kennelijk te groot om een dergelijke optie serieus in beschouwing te nemen. In plaats daarvan zochten de marine en de landmacht ieder hun eigen weg. Lange tijd bleef daardoor de samenwerking beperkt tot de opleiding en plaatsing van nieuw personeel. Pas in de zomer van 1944 ontstond wél een gezamenlijke organisatie, het Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK), dat was belast met de registratie, rekrutering en opleiding van al het luchtverende Nederlandse personeel in Britse dienst en met het onderhouden van contacten met het *Air Ministry*. Dat pas zo laat een dergelijk orgaan in het leven werd geroepen, had vooral te maken met de angst bij de marine om de eigen MLD te verliezen aan een nieuw te vormen zelfstandige staatsluchtmacht, waartoe al voor het uitbreken van de oorlog in Nederland stemmen waren opgegaan. Wanneer echter direct na aankomst in Groot-Brittannië was overgegaan tot de vorming van een overkoepelende instantie, had dit tot een aanmerkelijk minder ‘verkokerd’ beleid geleid en tevens de communicatie met de Britse autoriteiten vergemakkelijkt. De wens van zowel de ML als de MLD om zoveel mogelijk als een eigen entiteit de strijd voort te zetten en daarmee hun eigen identiteit te behouden, prevaleerde in 1940 echter boven het directe oorlogsbelang.

Dat de marineleiding weinig voelde voor een samensmelting, kwam niet alleen voort uit de vrees dat de MLD zou worden ‘opgeslokt’ door een nieuw te vormen Nederlandse staatsluchtmacht. Wat zeker ook meespeelde was dat de MLD zich in een aanmerkelijk gunstiger positie bevond dan de ML, omdat zij met overwegend gevechtssklaar personeel en eigen materieel naar Groot-Brittannië was uitgeweken. Daardoor kon al in juni 1940 een eigen eenheid in de RAF, het 320 Squadron, in het leven worden geroepen. Korte tijd later volgde nog de oprichting van het 321 Squadron, maar deze eenheid moest na een halfjaar wegens personeelsgebrek alweer worden opgeheven. Vanaf 1943 was de MLD tevens vertegenwoordigd in de FAA. In juni van dat jaar vond de oprichting plaats van een eigen eskader, het 860 Squadron, terwijl rond dezelfde tijd ook diverse marinejachtvliegers hun weg vonden naar reguliere FAA-squadrons. Uiteindelijk diende 460 man van de marine in de Britse luchtstrijdkrachten, van wie er 390 voor het einde van de oorlog de operationele gelederen bereikten. De overgrote meerderheid hiervan vervulde zijn militaire dienst in de RAF. Van deze groep was meer dan 310 man bij het 320 Squadron ingedeeld. Een handjevol anderen kwam in Britse RAF-squadrons terecht. Bij de Britse tegenpool van de Nederlandse marinevliegdiens, de FAA, diende een aanmerkelijk kleiner aantal oorlogsvliegers: in totaal 75 man. Van hen was het gros (55 man) actief bij het 860 Squadron. De marinevliegers

voerden aanvankelijk vrijwel uitsluitend ‘maritieme luchtvaarttaken’ uit. Dit was ook logisch omdat de MLD’ers die in mei 1940 uit Nederland overkwamen specifiek voor deze werkzaamheden waren opgeleid én met watervliegtuigen in Engeland waren gearriveerd. De marineleiding vond het ‘zichtbaar zijn’ en een directe deelname aan de bevrijding van Nederland echter van het allerhoogste belang. Vanuit dit perspectief is het verklaarbaar dat minister Furstner en de marinestaf eind 1942 fel protesteerden tegen de plannen van de RAF om het 320 Squadron te bestemmen voor de onderzeebootbestrijding in de Golf van Biskaje en uit te rusten met (verouderde) Whitley-bommenwerpers. De Britse luchtmachtleiding bleek gevoelig voor de Nederlandse argumenten, waarna de marine-eenheid werd ondergebracht bij *Bomber Command*, waarbinnen veel meer zichtbaar kon worden opgetreden boven het Europese vasteland en dus ook Nederland.

De beginsituatie voor de vliegdiens van de landmacht was veel minder rooskleurig. Het uit Nederland ontkomen ML-personeel bestond hoofdzakelijk uit leerling-vliegers die eerst hun opleiding nog moesten voltooien. Bovendien waren zij zonder materieel in Groot-Brittannië gearriveerd. Toch wilde ook de landmachtleiding coûte que coûte de eigen mensen bijhouden om te zijner tijd een eigen squadron in de RAF te kunnen oprichten. Het voor de buitenwereld zichtbaar ontplooiën van het personeel kreeg bij dit krijgsmachtdeel dus eveneens voorrang. Het is daarom des te opvallender dat minister van Defensie Dijkhoorn het Britse aanbod om in Newfoundland een eigen militaire vliegschool op te zetten afwees. Naar zijn idee kleefden er te veel haken en ogen aan het voorstel. Achteraf gezien is hiermee een stap achteruit gezet. Wanneer de bewindsman wel had ingestemd met het Britse voorstel – zoals bijvoorbeeld de



Een Mitchell van het 320 Squadron ondergaat groot onderhoud. De marine-eenheid was vrijwel de gehele oorlog actief onder Britse vlag.

Noren deden – dan waren de leerling-vliegers vermoedelijk bij elkaar gebleven en veel eerder voor operationele doeleinden beschikbaar gekomen. Nu restte er niets anders dan hen over te hevelen naar de MLD. Tegelijkertijd was hierdoor ook de wens van de landmachtleiding om een eigen ML-eenheid in de RAF te vormen voorlopig van de baan. De ML bestond nu immers alleen nog op papier en moest weer van de grond af aan worden opgebouwd.

De wederopbouw van de ML in Engeland geschiedde door vanaf begin 1941 op gezette tijden kleine groepjes vrijwilligers uit de Irene Brigade bij de RAF te detacheren voor het volgen van een vliegopleiding. Hun aantal groeide echter slechts zeer geleidelijk, omdat de landmacht, veel meer dan de marine, kampte met grote personeelstekorten. Slechts weinig in een vliegende functie geïnteresseerde militairen kregen daarom permissie over te stappen. Dit kwam niet zozeer door een gebrek aan belangstelling bij de landmachtmilitairen, maar vooral doordat op het Ministerie van Defensie (vanaf 1941 Ministerie van Oorlog) en bij de landmachtleiding de ‘groene ambities’ – oftewel de vorming en instandhouding van de Irene Brigade – voorrang kregen. Dit was ook begrijpelijk omdat de ML in de ogen van veel landmachtmilitairen bedoeld was als hulpwapen voor de militairen op de grond en niet als een zelfstandig opererend krijgsmacht-onderdeel. Daardoor moest de aanwas al snel hoofdzakelijk komen van Engelandvaarders en vrijwilligers van overzee. Hierdoor waren er pas in de loop van 1943 voldoende nieuwe gevechtsvliegers opgeleid om een eigen jachteskader op te richten. Anders dan vaak wordt verondersteld, was de invloed van prins Bernhard op dit proces beperkt. Hij bracht weliswaar de Nederlandse wensen bij een aantal sleutelfunctionarissen van de RAF onder de aandacht, maar los daarvan diende ook Nederland, net als alle andere landen, ‘gewoon’ te voldoen aan een aantal standaard-eisen. Er moest worden beschikt over een toereikend aantal gevechtsklare vliegers, voldoende reserves én eigen grondpersoneel, alvorens tot de oprichting van een ‘eigen’ jachteskader, het 322 Squadron, kon worden overgegaan. Dat lukte pas veel later dan gepland, in juni 1943. Het duurde daarna nog tot begin 1944 voordat deze eenheid op het voorste plan ging meestrijden.

Uiteindelijk kwamen 425 landmachtmilitairen in een vliegende functie in de RAF terecht. Van hen bereikten er 235 voor het einde van de oorlog de operationele gelederen. Een fors aantal, ruim 100 man, diende voor kortere of langere tijd in een Britse eenheid. Nog meer personeel, ruim 125 man, werd voor de duur van de oorlog bij het 320 Squadron van de MLD gedetacheerd. Hiertoe behoorden, behalve de al genoemde leerling-vliegers die in mei 1940 waren overgekomen naar Groot-Brittannië, een fors aantal via de Britse kanalen opgeleide oorlogsvliegers. Het ging hierbij om leerling-vliegers van de ML die tijdens de opleiding beter geschikt bleken voor het besturen van meermotorige vliegtuigen én om landmachtmilitairen die waren getraind voor de functies van waarnemer, vliegtuigtelegrafist en boordschutter. Slechts een kleine minderheid, bijna veertig man, diende uiteindelijk als jachtvlieger bij het ‘eigen’ 322 Squadron. In tegenstelling tot het marinepersoneel, waren de ML'ers, doordat zij niet vanaf het begin van de oorlog de beschikking hadden over een eigen eenheid, dus veel meer verspreid over de verschillende RAF-onderdelen en dienden zij, zoals ook uit het voorgaande blijkt, vooral bij reguliere Britse eenheden én het 320 Squadron. De legervliegdiens leverde daarmee dus een aanzienlijke bijdrage aan de instandhouding van de marine-eenheid. Een van de consequenties van deze fragmentatie was, dat het landmachtpersoneel actief meestreed in vrijwel alle denkbare gevechtsdisciplines. Hoewel onbedoeld, had dit als voordeel dat zo automatisch kennis kon worden vergaard over de laatste stand der techniek bij tal van inzetmogelijkheden van het geallieerde luchtwapen. Daar stond als nadeel tegenover dat de grote verspreiding van het ML-personeel de zichtbaarheid



Een Swordfish van het 86o Squadron is zojuist geland op het glibberige dek van een *merchant aircraft carrier* op de Atlantische Oceaan.

voor de buitenwereld sterk verminderde. Zeker in publicitair opzicht waren het 320 Squadron en in mindere mate het 322 Squadron en het 86o Squadron daarom veel belangrijker voor de 'Nederlandse zaak', dan de individuele vliegers die bij Britse eenheden waren ingedeeld. Enkel wanneer bij Britse reguliere eenheden ingedeelde oorlogsvliegers opmerkelijke prestaties leverden, waren zij 'publicitair interessant'. Het tot zinken brengen van een onderzeeboot door *flight lieutenant* August van Rossum en zijn bemanning, in juli 1943, werd bijvoorbeeld wél breed uitgemeten in zowel de Britse als de Nederlandse pers.

Hoewel beide krijgsmachtdelen uiteindelijk dus met één of meer eenheden in de Britse luchtmacht waren vertegenwoordigd, was een belangrijk onderscheid tussen beide vliegdiensden dat het meeste landmachtpersoneel, niet alleen operationeel, maar ook administratief onder Brits bevel viel. Het maakte hierdoor deel uit van de RAFVR, droeg het RAF-uniform en viel onder het Britse straf- en tuchtrecht. De ML'ers waren door hun plaatsing bij de Britse strijdkrachten de facto dus geheel afgesneden van het eigen krijgsmachtdeel. Het marinepersoneel daarentegen, viel alleen operationeel onder Brits bevel en bleef administratief 'gewoon' onder toezicht van de Nederlandse zeestrijdkrachten ressorteren. Daardoor liepen de marinevliegers in het eigen marine-uniform rond, terwijl de marine tevens de strafbevoegdheid over hen hield. Het is uiteraard begrijpelijk en verklaarbaar dat de marine, zeker gezien de oorlogsomstandigheden, trachtte zo veel mogelijk zeggenschap over het eigen personeel te behouden, maar achteraf bezien is dit geen verstandige en gelukkige keuze geweest. Door deze constructie verschilde de bedrijfsvoering van de MLD-eenheden in de eerste oorlogsperiode namelijk aanmerkelijk van

die van reguliere Britse squadrons. Zo namen, in tegenstelling tot wat in de RAF gebruikelijk was, de Nederlandse commandanten aanvankelijk niet of nauwelijks deel aan gevechtsoperaties en werd volop vliegend personeel met een rang lager dan die van onderofficier ingezet. Het moreel leed daaronder. Toen dit medio 1943 ten koste dreigde te gaan van de gevechtskracht van het 320 Squadron, greep de Britse luchtmachtleiding in en werd de marineleiding gedwongen 'de bezem' door het squadron te halen en de eenheid naar 'Brits model' om te vormen. Voortaan kwam een jonge, meevliegende commandant aan het roer en werd ook een *tour of operations* voor het marinepersoneel ingesteld. Tot dan toe kregen de marinevliegers in principe onbeperkt oorlogsmissies opgedragen. In de praktijk was de administratieve zelfbeschikking van de marine dus uiterst beperkt en het was daarom een stuk praktischer geweest wanneer ook het MLD-personeel vanaf het begin van de oorlog gewoon bij de RAFVR was ondergebracht.

Van de in totaal ruim 900 man vliegend personeel streden er ongeveer 650 – de 625 oorlogsvliegers van de marine en landmacht kregen nog versterking van 25 KNIL-vliegers – uiteindelijk in gevechtseenheden op het voorste plan. Qua professionaliteit deden zij niet onder voor collega's van andere nationaliteiten. Dit is niet zo verwonderlijk. Veel Nederlandse vliegers die in mei 1940 in Groot-Brittannië belandden, vooral die van de MLD, waren al tamelijk ervaren doordat zij in Nederland een grondige opleiding hadden genoten én al enige tijd voor het begin van de oorlog waren gebrevetteerd. Voorts bereikten de tijdens de oorlog gerekruteerde en opgeleide vrijwilligers voor het grootste gedeelte via Britse kanalen de operationele gelederen. Hun trainingsstandaard was daardoor van hetzelfde niveau als dat van hun collega's uit Groot-Brittannië, Canada, Australië en andere Gemenebestlanden. De meest aansprekende Nederlandse gevechtsresultaten werden vooral in de tweede oorlogshelft behaald. Dit kwam vooral doordat in de eerste oorlogsfase nog slechts één Nederlandse eenheid actief was in de RAF, het 320 Squadron. Deze was, zoals gezegd, in deze periode nog belast met een maritieme oorlogstaak, waarvoor het moest terugvallen op sterk verouderd materieel. Tijdens de offensieve operaties die in het kader van het antischeepvaartoffensief werden uitgevoerd, konden daardoor nauwelijks klinkende successen worden geboekt. In andere disciplines was de Nederlandse bijdrage aanvankelijk zo goed als nihil. Zo zijn bijvoorbeeld geen jachtvliegers tijdens de Slag om Engeland ingezet. Mede hierdoor bracht Nederland – in tegenstelling tot de andere buitenlandse contingenten – geen luchtzaken voort.

Vanaf 1943 volgde een kentering. Behalve dat het 320 Squadron ging beschikken over modern materieel en voortaan werd belast met het uitvoeren van tactische bombardementen op landdoelen, werden de Nederlandse luchtstrijdkrachten versterkt met twee nieuwe eenheden, het 322 en het 860 Squadron. Daarnaast was een groeiend aantal Nederlandse oorlogsvliegers op individuele basis bij Britse eenheden ingedeeld. Dankzij de grotere aantallen Nederlandse oorlogsvliegers die nu aan de luchtstrijd deelnamen, de meer aanvallende taken en het veel betere materieel waarmee werd geopereerd, konden zij nu vaker aansprekende successen boeken. Zo waren de bemanningen van het 320 Squadron betrokken bij het in puin gooien van een belangrijk Duits hoofdkwartier bij het dorpje La Caine in Normandië in juni 1944, hadden de jachtvliegers van het 322 Squadron een belangrijk aandeel in de vernietiging van meer dan honderd vliegende bommen, v-1's, tussen juni en augustus 1944 boven Zuid-Engeland en bevestigden bij Britse eenheden ingedeelde vliegers hun kwaliteiten door onder meer de nagenoeg totale vernietiging van een spoorwegemplacement bij Fontainebleau in juli 1944. Kwalitatief gezien stonden de Nederlandse oorlogsvliegers dus hun mannetje. Kwantitatief is het Nederlandse aandeel

aan de luchtstrijd boven West-Europa echter van geringe betekenis geweest. De Nederlandse luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië telden nooit meer dan enkele honderden oorlogsvliegers. Dit aantal was vanzelfsprekend veel te gering om een betekenisvolle militaire bijdrage aan de luchtstrijd te kunnen leveren. Politieke zeggenschap kon er evenmin door worden verworven; de regering in ballingschap kon in de oorlogspraktijk op geen enkele wijze de geallieerde besluitvorming beïnvloeden. Het was vooral in publicitaire zin dat de Nederlandse oorlogsvliegers van nut waren en dan in het bijzonder voor hun eigen land. De eigen regering kon zich op deze manier troosten met de gedachte dat er 'echt' werd meegedaan aan de strijd tegen nazi-Duitsland. Tevens werd er zo hoop en vertrouwen geboden aan landgenoten in bezet gebied.

De Nederlandse oorlogsvlieger

Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog stamde het vliegend personeel in Nederland, net als in Groot-Brittannië, grotendeels uit gegoede kring en was het opgegroeid in een stedelijke omgeving. Tijdens de oorlogsjaren veranderde dit beeld nauwelijks. Ook het gros van de na mei 1940 toegetreten vrijwilligers was afkomstig uit het westen van het land en meer specifiek uit een van de drie grote steden; Amsterdam, Den Haag of Rotterdam. De reden hiervoor is relatief eenvoudig. Om de opleiding voor de functie van vlieger of waarnemer met succes te kunnen voltooien, waren een middelbare schoolopleiding en kennis van de Engelse taal noodzakelijk; in de dichterbevolkte regio's in Nederland waren nu eenmaal meer mogelijkheden tot het volgen van onderwijs dan op het platteland. Het was om dezelfde reden evenmin opzienbarend dat de meeste vrijwilligers uit de betere sociale milieus afkomstig waren. Alleen voor kinderen uit meer welvarende gezinnen behoorde het in de eerste helft van de twintigste eeuw immers financieel tot de mogelijkheden een voortgezette schoolopleiding te volgen. Gezien de hogere moeilijkheidsgraad van de vlieg- en waarnemeropleidingen en ook de hogere status van deze beide functies ten opzichte van die van vliegtuigtelegrafist en boordschutter, was het verder logisch dat vooral vliegers en waarnemers uit de burgerlijke elite en de hogere burgerij voortkwamen. De vliegtuigtelegrafisten en boordschutters kwamen vaker uit de middenklasse en de kleine burgerij. De Nederlandse oorlogsvliegers waren dus niet, zoals in veel RAF-literatuur is beschreven, 'from all walks of life' afkomstig, maar kwamen vooral uit het midden- en hogere segment van de samenleving. Verder verschilde ook hun religieuze achtergrond maar weinig met de situatie van voor de oorlog, zij het dat er onder de oorlogsvliegers verhoudingsgewijs veel joodse jongemannen en weinig katholieken waren. Joodse jongemannen vluchtten vooral voor de vervolging. Dat het percentage katholieke oorlogsvliegers onder het landelijk gemiddelde lag, kwam wederom doordat de meeste oorlogsvliegers afkomstig waren uit het overwegend protestantse westen van het land.

Hoewel de sociale en geografische herkomst van de oorlogsvliegers dus niet erg verschilde van die van de vooroorlogse generatie militaire vliegers, was hun instelling wel totaal anders. Zij meldden zich vooral aan als vrijwilliger voor een vliegende functie, omdat zij op een actieve, directe manier, wilden bijdragen aan de bevrijding van het vaderland. Vaderlandsliefde was hierbij een belangrijke beweegreden. In tegenstelling tot de militaire vliegers uit de vooroorlogse jaren, was de affiniteit van de (nieuwe) oorlogsvliegers met de luchtvaart beperkter. Net als veel van hun collega's uit Groot-Brittannië en de Gemenebestlanden koesterden zij weliswaar interesse voor de (militaire) luchtvaart en techniek in het algemeen, maar waren zij niet,

zoals veel vooroorlogse vliegers, eraan 'verslingerd'. Vliegen was voor hen vaak geen passie. Zij beschouwden het vooral als een effectieve manier om een bijdrage aan de gewapende strijd te leveren. De oorlogsvliegers waren, kortom, eerst vechter en daarna pas vlieger. Bij de vooroorlogse generaties was juist het omgekeerde het geval. Al met al kan echter worden gesteld dat de Nederlandse oorlogsvliegers op de meeste punten gelijkenis vertoonden met hun voorgangers uit vreedstijd, maar dat zij wel op een meer zakelijke en veel minder gepassioneerde manier tegen de vliegerij aankeken.

De ruim 900 Nederlandse oorlogsvliegers belandden op allerlei verschillende manieren in Groot-Brittannië. Er kunnen in dit opzicht vijf hoofdgroepen worden onderscheiden. Allereerst waren er de al genoemde 'beroepsvliegers' die in mei 1940 vanuit Nederland in Groot-Brittannië arriveerden. Dit contingent kreeg versterking van een flinke hoeveelheid militair personeel – een kleine 100 man – dat eveneens in mei 1940 Nederland had verlaten, maar zich pas in Groot-Brittannië vrijwillig voor een vliegende functie aanmeldde. Het merendeel van hen was afkomstig van de marine, omdat de landmacht – zoals al aangegeven – met zulke grote personeelstekorten kampte, dat militairen van dit krijgsmachtdeel die wilden overstappen hiervoor vaak geen toestemming kregen. Nog meer oorlogsvliegers, bijna 225 man, kwamen uit Nederlands-Indië over. Slechts een klein deel hiervan, ruim 40 man, reisde al voor het uitbreken van de oorlog in het Verre Oosten naar Groot-Brittannië. De overgrote meerderheid vertrok pas na de aanval op Pearl Harbor – eind 1941 – richting West-Europa. Het ging hierbij voornamelijk om marinepersoneel. Voorts kwam nog een deel van de vrijwilligers over uit onbezet gebied. Ruim 150 van hen traden als vrijwilliger toe tot de vliegende gelederen na te zijn opgeroepen voor de vervulling van hun dienstplicht. Zij waren afkomstig uit onder meer Canada, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, alsook uit een aantal meer exotische landen. Tot slot waren er nog ongeveer 220 Engelandvaarders die toetraden tot de RAF en de FAA. Met uitzondering van diegenen die met een bootje over de Noordzee ontsnapten, bereikten zij vaak pas na een lange reis met veel oponthoud via Zuid-Europa of Scandinavië de eindbestemming. In tegenstelling tot wat wel eens wordt verondersteld, kwam dus niet de meerderheid van de oorlogsvliegers uit bezet gebied over, maar belandde een aanzienlijke hoeveelheid personeel via Nederlands-Indië in Groot-Brittannië en stapte bij de marine veel personeel over van een varende naar een vliegende functie. Het aantal Nederlanders in den vreemde dat na de ontvangst van de oproep tot het vervullen van de dienstplicht toetrad, mag, gezien de grote hoeveelheid energie die van regeringswege hierin werd gestoken, als gering worden bestempeld.

Zoals gezegd, bereikten slechts 650 Nederlandse jongemannen – een kleine 72% van het totale aantal Nederlanders dat tussen 14 mei 1940 en 1 januari 1945 toetrad tot de RAF of de FAA – ook daadwerkelijk voor het einde van de oorlog de operationele gelederen. Dit kwam onder meer doordat van de Engelandvaarders een flink percentage pas in de loop van de oorlog na een lange reis met veel hindernissen in Groot-Brittannië arriveerde. Daardoor hadden zij hun opleiding vaak nog niet voltooid toen de oorlog in mei 1945 in Europa ten einde kwam. Voor hen die wél tijdig de operationele gelederen bereikten, was de oorlogsvliegerij een levensgevaarlijke bezigheid. De kans om te sneuvelen of te verongelukken was vrijwel continu aanwezig. Boven vijandelijk gebied kwam het gevaar vooral van Flak en (nacht)jagers. In het (verduisterde) Britse luchtruim waren de risico's te verongelukken eveneens constant aanwezig. Uiteindelijk verloor bijna een derde van alle operationele Nederlandse oorlogsvliegers, in totaal 206 militairen, het leven bij de uitoefening van zijn gevechtstaak. Dit is vergelijkbaar met de algemene verliescij-

fers van de RAF. In de praktijk hadden oorlogsvliegers, als er echt iets mis ging, maar weinig overlevingskansen. Illustratief hiervoor is dat slechts 34 Nederlandse oorlogsvliegers hun vliegtuigcrash in bezet gebied konden navertellen. Van hen wisten er 7 uit vijandelijke handen te blijven en na vaak avontuurlijke omzwervingen uiteindelijk weer de eigen linies te bereiken. De andere 27 verdwenen voor langere of kortere tijd in krijgsgevangenschap. Zij ondernamen diverse ontsnappingspogingen, maar slechts in één geval was die ook daadwerkelijk succesvol. Jachtvlieger Bob van der Stok slaagde erin om bij een massale ontsnapping in maart 1944 uit een Duits krijgsgevangenkamp Groot-Brittannië weer te bereiken. Dat van de 76 ontsnappers bij deze uitbraak juist hij en twee Noren uit Duitse handen wisten te blijven, was geen toeval. Het had er alles mee te maken dat Van der Stok en zijn Scandinavische collega's zich als 'continentale Europeanen' veel gemakkelijker door bezet gebied konden bewegen. Voorts speelde hier ook weer de grote gevechtsbereidheid van de Europese ballingen een rol. Zij zochten daardoor veel vaker actief naar wegen om te kunnen terugkeren naar Groot-Brittannië en opnieuw de wapens op te pakken, terwijl nogal wat gevangenen uit de Angelsaksische landen er de voorkeur aan gaven de oorlog achter het prikkeldraad 'uit te zitten'.

In het dagelijkse leven werd het gemoedelijke, tamelijk comfortabele bestaan op de grond, dat zich bovendien bijna altijd ver van het oorlogsgeweld afspeelde, afgewisseld met korte periodes van intense spanningen tijdens de vliegoperaties zelf. Dit veroorzaakte bij de betrokkenen grote lichamelijke en geestelijke stress. Oorlogsvliegers probeerden zich hier op twee manieren tegen te wapenen. Sommigen namen een fatalistische houding aan. Zij gaven niet langer toe aan hun angstgevoelens en bagatelliseerden de risico's en gevaren. Anderen grepen alles aan in een poging het noodlot te ontlopen, onder meer door houvast te zoeken in een nauwgezette planning en uitvoering van de gevechtsoperaties, in het omklemmen van bepaalde rituelen en gebruiken en in het werken volgens vaste patronen. Overigens sloten beide houdingen elkaar niet uit. Een oorlogsvlieger kon bijvoorbeeld gemakkelijk een fatalistische visie hebben en tegelijkertijd ook erg bijgelovig of nauwgezet zijn. Een enkeling kon de grote spanningen die gepaard gingen met oorlogsvliegerij niet aan. Wanneer een periode van rust niet genoeg was, werden deze oorlogsvliegers in de regel overgeplaatst naar een psychisch minder belastende functie. Diegenen die op niet-medische gronden nog langer weigerden te vliegen, kregen het predicaat *lack of moral fibre* (LMF) opgeplakt. Van LMF betichte vliegers werden voor het front van de troep ontdaan van hun 'strepen' en overgeplaatst naar een grondeenheid of oneervol ontslagen. Ook enkele Nederlandse oorlogsvliegers overkwam dit. MLD'ers werden via de eigen kanalen 'afgevoerd'. Voor personeel dat was gedetacheerd in de RAFVR lag het moeilijker. Het *Air Ministry* wenste dat ook de Nederlandse autoriteiten een ferme houding aannamen door een vlieger – wanneer LMF bewezen werd geacht – te ontslaan en zijn vliegbrevet af te nemen. Ten minste één keer is dit evenwel niet gebeurd. Het totale aantal LMF-gevallen onder de Nederlandse oorlogsvliegers bleef, net als elders in de RAF en de FAA, uiteindelijk tot een handjevol oorlogsvliegers beperkt, hetgeen andermaal aantoonde dat zij goed gemotiveerd waren en bereid waren grote persoonlijke risico's te lopen.

Bij de uitvoering van de gevechtsmissies opereerden Nederlandse oorlogsvliegers, behalve boven Duitsland, ook veelvuldig boven bezet gebied. Hoewel in onder meer het Franse, Belgische en Nederlandse luchtruim sprake was van verscherpte regelgeving, was het niet te vermijden dat bij beschietingen en bombardementen burgerslachtoffers vielen. De oorlogsvliegers waren zich hier terdege van bewust. Toch leidde dit vrijwel nooit tot grote morele bezwaren om gevechtsop-

drachten uit te voeren. Zelfs bij het aanvallen van zwaar verdedigde doelen in de onmiddellijke nabijheid van bewoonde gebieden in Nederland zelf, uitten de oorlogsvliegers van de ML en de MLD vooraf nauwelijks bedenkingen in het openbaar. De meest voor de hand liggende verklaring hiervoor is dat zij in veel gevallen in het ongewisse bleven over de uitwerking van een aanval en doordat in de luchtoorlog voortdurend sprake was van een grote afstand tussen de vlieger en zijn (mogelijke) slachtoffers. Doeltreffend bombarderen vanaf grote hoogte bracht het gevoel teweeg dat niet op specifieke individuen werd gemikt. Daarnaast probeerden oorlogsvliegers, om niet in gewetensnood te komen, vaak te accentueren dat zij orders van hogerhand opvolgden. Ook beklemtoonden zij keer op keer de rechtvaardigheid van de oorlog en werd evenmin nagelaten te onderstrepen dat zij vanuit moreel oogpunt gezien aan de goede kant stonden. Ook het dehumaniseren, oftewel het 'ontmenselijken' van de vijand, en het benaderen van de oorlog als een sportieve uitdaging, waren 'middelen' om morele dilemma's en schuldgevoelens naar de achtergrond te drukken.

Om zich af te reageren leidden de vliegtuigbemanningen op de grond een tamelijk losbandig bestaan, waarbij typische masculiene verschijnselen als overmatig alcoholgebruik, kettingroken, rokkenjagen en prostitutiebezoek veelvuldig voorkwamen. De mogelijkheden om zich op het vliegveld zelf uit te leven waren evenwel beperkt, vooral omdat de scheiding tussen officieren en onderofficieren en die tussen mannen en vrouwen zo strikt mogelijk in stand werd gehouden. Veel oorlogsvliegers zochten daarom hun vertier buiten het vliegveld. Pubs in de directe omgeving van de basis waren de hele oorlog immens populair. Nog meer gold dit voor Londen, waar haast onbeperkte mogelijkheden op uitgaansgebied te vinden waren. Door buiten de basis



Nederlandse vrijwilligers krijgen tijdens hun basisopleiding uitleg over de werking van een vliegtuigmotor. Uiteindelijk dienden 650 Nederlanders in gevechtsfuncties bij de RAF en de FAA.

de zinnen te verzetten, konden de oorlogsvliegers niet alleen de bestaande rangverschillen laten voor wat ze waren, maar ook de spanning, stress en de doodsangst waarmee militaire missies steevast waren omgeven, voor even van zich afzetten. Anderen gingen een relatie aan met een – meestal Britse – vrouw. Bij ten minste 27% van de 650 operationele oorlogsvliegers resulteerde dit nog tijdens de oorlog in een huwelijk. Voor meer dan 20% van de tijdens de oorlog getrouwde echtparen was de vreugde van korte duur, omdat de oorlogsvlieger – soms al na een paar weken – sneuvelde. Dat in zulke onzekere tijden toch nog zo'n groot aantal oorlogsvliegers een serieuze relatie en zelfs een huwelijk aangingen, was niet alleen het gevolg van een lichamelijke en geestelijke aantrekkingskracht tussen de oorlogsvlieger en de vrouw. Het had ook te maken met het feit dat zij zo veel mogelijk wilden ontsnappen aan alles wat maar enigszins te maken had met het militaire leven en de gevaren en risico's die daaraan verbonden waren. Verder speelde mee dat veel Nederlandse oorlogsvliegers veelal zonder familie en naasten in Groot-Brittannië verbleven en zich daardoor geïsoleerd en ontheemd voelden.

Nadat in mei 1945 in Europa de wapens tot zwijgen waren gekomen, wenste de overgrote meerderheid van de oorlogsvliegers zo snel mogelijk de militaire dienst te verlaten. Het gros van hen had enkel en alleen dienstgenomen om het einde van de oorlog te bespoedigen en wilde daarom – hoewel zij vaak geen diploma's konden overleggen – weer direct terugkeren naar de burgermaatschappij. Slechts relatief weinig oorlogsvliegers, een kleine 170 man, bleven het militaire uniform trouw en traden in beroepsdienst. Op de langere termijn waren de ervaring en expertise van de oorlogsveteranen voor de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht dus van beperkte betekenis. Op korte termijn was hun invloed wel aanzienlijk. Het Nederlandse luchtwapen moest in 1945 immers weer vanaf de grond af aan worden opgebouwd. Veel vooroorlogs beroepspersoneel had het voornaamste deel van de oorlog doorgebracht in krijgsgevangenschap en kampte daardoor met een grote kennisachterstand. De oorlogsvliegers waren zodoende de uitverkorenen om de wederopbouw van de MLD en de ML te leiden. Bijna alle sleutelposities bij beide vliegdiensdiensten werden in de eerste naoorlogse jaren dan ook bezet door ex-oorlogsvliegers. Dit gold in het bijzonder voor functies die te maken hadden met nieuwe ontwikkelingen op (militair) luchtvaartgebied, zoals de invoering van straalvliegtuigen en de introductie van de dekvliegerij. Ook op het gebied van vliegveiligheid speelden oud-oorlogsvliegers een leidende rol.

Dit wil overigens niet zeggen dat zij er vrijwillig voor kozen om de kar te trekken bij de wederopbouw. Veel veteranen bleven na 1945 voorlopig in dienst omdat zij hiertoe werden gedwongen op basis van hun contract. Op deze manier stroomde de tijdens de oorlogsvjaren opgebouwde kennis tussen 1945 en 1950 slechts geleidelijk de krijgsmacht uit en kon bovendien nog veel van de opgedane expertise worden overgedragen aan de eerste naoorlogse generaties beroepsmilitairen. Van degenen die zich uiteindelijk wisten los te weken uit de militaire dienst, zocht ruim een derde (34%) zijn heil in de burgerluchtvaart. Nog al wat ex-gevechtsvliegers (ruim vijftig) belandden bijvoorbeeld bij de KLM. Verder waren er veteranen die hun toekomst zochten bij een andere luchtvaartmaatschappij in binnen- of buitenland, een betrekking als instructeur aanvaardden of in de kleine luchtvaart actief werden. Ook de burgerluchtvaart profiteerde daardoor in belangrijke mate van de tijdens de oorlog opgebouwde kennis en ervaring. Bijna twee derde zegde de vliegerij vaarwel en pakte een professie in een andere beroepssector op. Deels kwam dit doordat voor ex-boordschutters, -vliegtuigtelegrafisten en -waarnemers in de civiele en militaire luchtvaart nauwelijks vliegende functies voorhanden waren. Veel

belangrijker was echter dat zij zich, nu de oorlog ten einde was, op een maatschappelijke carrière in een heel andere beroepssector wensten te richten. Dit is geheel in lijn met de eerdere constatering dat veel van de oorlogsvliegers de luchtvaart niet als een passie beschouwden.

Ondanks dat met het einde van de oorlog het risicovolle bestaan tot het verleden behoorde, bleef de oorlogstijd bij vrijwel alle betrokkenen een belangrijke rol spelen in hun verdere leven. Nog vele decennia nadien werkte deze in tal van facetten – direct of indirect – door in hun bestaan. Doordat veel oorlogsvliegers bijvoorbeeld in 1940 hun studie voortijdig hadden moeten afbreken of hun baan plotseling vaarwel hadden moeten zeggen, moesten zij met een flinke achterstand de arbeidsmarkt (weer) betreden. Voorts konden veel ex-militairen in eerste instantie maar moeilijk hun draai vinden in de, in hun ogen, benauwende en sterk gereguleerde Nederlandse samenleving. Deze rusteloosheid is er waarschijnlijk mede de oorzaak van geweest dat een groot aantal oorlogsvliegers na 1945 een toekomst zocht buiten de landsgrenzen. De beslissing hiertoe werd nog vergemakkelijkt doordat velen met een Britse vrouw waren getrouwd én doordat emigratie na de oorlog van overheidswege werd gestimuleerd. Los hiervan kampten nogal wat voormalige oorlogsvliegers met de mentale of fysieke gevolgen van hun soms heftige oorlogservaringen. Professionele hulp kregen zij echter nauwelijks, omdat deze in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog nog amper beschikbaar was én doordat veel voormalige oorlogsvliegers buiten het bereik van de hulpinstanties waren geraakt door hun vertrek naar het buitenland. Nog vaker kwam het echter voor dat zij *zelf* helemaal niet in aanmerking wensten te komen voor hulp. Veel veteranen kregen naar hun idee – behoudens een korte periode direct na de Tweede Wereldoorlog – maar weinig erkenning voor hun daden van de Nederlandse bevolking. Dit kwam ook omdat zij weinig zichtbaar waren als groep. Pas vanaf het einde van de jaren tachtig, toen langzaam maar zeker het veteranenbeleid in Nederland gestalte kreeg, was er sprake van groeiende appreciatie. De gelederen van de oorlogsvliegers begonnen toen inmiddels echter behoorlijk uit te dunnen.

Hoewel de Nederlandse oorlogsvliegers uiteindelijk slechts een geringe invloed op het eigenlijke oorlogsverloop hebben uitgeoefend, verdienen zij grote waardering voor hun inzet. Zij getroosten zich grote moeite om Groot-Brittannië te bereiken en liepen bij de taakuitvoering een zeer aanzienlijke kans om te sneuvelen of te verongelukken. Dit weerhield hen er niet van om zich geheel op vrijwillige basis aan te sluiten bij de Nederlandse luchtmacht. Vaderlandsliefde, zucht naar avontuur en ongeremde drang om actief aan de strijd deel te nemen waren de voornaamste beweegredenen. Het gevaar daarbij de dood te vinden namen zij op de koop toe. “Wanneer het zal zijn, het zal zijn met vreugde. Met eere zal ik er prijs op richten indien mijn sterven van eenige waarde kan zijn voor Ons Vaderland en Onze Koningin”, schreef student Jo Bootsma in oktober 1940 aan zijn broer.³ Bootsma was een van de bijna 235 Nederlandse oorlogsvliegers die, van huis en haard verdreven en vaak nog nauwelijks volwassen, op het voorste plan deelnamen aan de strijd, en die deze inzet met de hoogste prijs moesten betalen. Aan het begin van dit boek is de vraag gesteld of Klaas Norel een niet al te romantisch en verheerlijkend beeld heeft geschetst van de Nederlandse oorlogsvliegers. Welnu, dat zijn verhalen behoorlijk zijn geromantiseerd moge duidelijk zijn. Maar Norel had het wel bij het rechte eind als het gaat om de motivatie, doortastendheid en dapperheid van de oorlogsvliegers. Dat is aan geen enkele twijfel (meer) onderhevig. De ‘Norel-achtige’ titel van dit boek – *‘Enige Wakkere Jongens’* – is wat dat betreft meer dan op zijn plaats.