



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.

Inleiding

Tijdens de Eerste Wereldoorlog namen de Nederlandse strijdkrachten vanuit Groot-Brittannië met een klein contingent vliegend personeel van de Militaire Luchtvaart (ML) van de landmacht en de Marine Luchtvaartdienst (MLD) in dienst van de *Royal Air Force* (RAF) en de *Fleet Air Arm* (FAA) deel aan de luchtoorlog boven Europa. De Nederlandse oorlogsvliegers die onder Britse vlag deelnamen aan de oorlog, voerden een groot scala aan verschillende taken uit. ‘*Eenige Wakkere Jongens*’ behandelt deze periode uit de geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht. Het boek onderzoekt de organisatie van het Nederlandse luchtwapen in Engeland en bestudeert de herkomst van de Nederlandse oorlogsvliegers. Voorts gaat het uitvoerig in op de ervaringen die zij opdeden tijdens de vliegoperaties. Ook wordt stilgestaan bij het dagelijks leven op de grond. Ten slotte besteedt ‘*Eenige Wakkere Jongens*’ aandacht aan het naoorlogse leven van de oorlogsvliegers en de rol die zij speelden bij de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht na 1945.

De RAF in oorlog

In april 1918 kreeg Groot-Brittannië als eerste land ter wereld de beschikking over een eigen, zelfstandige luchtmacht, de *Royal Air Force* (RAF). Aanvankelijk groeide de *junior service* nog fors, maar het einde van de Eerste Wereldoorlog, in november 1918, vormde de opmaat voor een forse inkrimping. Direct na de wapenstilstand keerde de overgrote meerderheid van de ruim 300.000 militairen terug naar de burgermaatschappij, werd een groot deel van het materieel afgestoten en volgde het opdoeken van de meeste squadrons. De opheffing van het nieuwe krijgsmachtdeel leek daarom slechts een kwestie van tijd, temeer daar Groot-Brittannië na de Eerste Wereldoorlog in een diepe economische crisis belandde en de Britse bevolking en politici oorlogsmoed waren. Toch kwam het niet zo ver. De RAF behield in de eerste naoorlogse jaren vooral haar zelfstandigheid omdat vliegtuigen een goedkoop en effectief middel bleken om opstandelingen in de uithoeken van het Britse rijk uit elkaar te slaan en de orde te herstellen. Deze manier van opereren stond bekend als *air policing*.

De Britse luchtmachtleiding, *chief of the air staff*, *air marshal* Hugh Trenchard voorop, zag overigens *air policing* niet als de voornaamste taak van de RAF. Trenchard en de zijnen beschouwden het uitvoeren van strategische bombardementen veel meer als het *raison d'être* van het nieuwe krijgsmachtdeel. Door met vliegtuigen ver in vijandelijk gebied door te dringen en het industriële en bestuurlijke hart uit te schakelen, kon de vijand een *knock out blow* worden toegediend. Een oorlog kon daardoor in korte tijd en zonder een confrontatie op zee of op land worden beslecht. Trenchard en de rest van de luchtmachttop koesterden een blind vertrouwen in de offensieve capaciteiten van het luchtwapen en gingen voorbij aan de talloze problemen die

aan deze manier van opereren waren verbonden. Technisch en operationeel gezien was de RAF in het Interbellum namelijk in geen enkel opzicht in staat om deze taak in de praktijk ten uitvoer te brengen. Daarvoor beschikte het krijgsmachtdeel over onvoldoende (modern) materieel, waren de bewapening en uitrusting onder de maat en was ook het personeel te slecht getraind. De eenzijdige concentratie op de bombardementstaak had bovendien tot gevolg dat de inzet boven zee en het gevechtsveld veel te weinig aandacht kregen en de opgebouwde ervaring in deze disciplines grotendeels verloren ging.

Bij de wederopbouw van het krijgsmachtdeel na de Eerste Wereldoorlog legde Trenchard grote nadruk op het creëren van een eigen identiteit, het bevorderen van een esprit de corps en het behoud van de tijdens de Eerste Wereldoorlog gevormde ‘tradities’. Op deze manier moest een meer gelijkwaardige positie naast het leger en de marine worden vergaard. De RAF kreeg daarom de beschikking over eigen opleidingsinstituten. Om de exclusiviteit van het krijgsmachtdeel verder te benadrukken, kwamen voor de meeste functies alleen jongemannen in aanmerking die afkomstig waren uit de hogere sociale klassen. Dit gold in het bijzonder voor het officierskorps, dat lange tijd uitsluitend voor vrijwilligers uit de betere milieus openstond. Van een professionele arbeidsethos was in de interbellumjaren nauwelijks sprake. Het was daarom niet vreemd dat de RAF tot ver in de jaren dertig meer weg had van een luxe, elitaire vliegclub, dan van een professionele militaire organisatie, die volledig was gericht op het uitvoeren van haar gevechtstaken.

Pas in de tweede helft van de jaren dertig begon door de toenemende internationale dreiging een uitbreidings- en moderniseringsslag. Het resulteerde er onder meer in dat de Britse marine in 1937 weer de beschikking kreeg over een eigen vliegdienst, de *Fleet Air Arm* (FAA), waarbij alle watervliegtuigen en *carrier borne* vliegtuigen werden ingedeeld. Een andere belangrijke consequentie was dat voortaan ook vrijwilligers uit lagere sociale klassen kans maakten op toetreding tot de vliegende gelederen. Deze tendens van ‘sociale egalisering’ zette zich in versneld tempo voort na het begin van de oorlog. Hoewel de RAF-leiding het liever anders zag, traden na 1939, om verliezen op te vangen en het krijgsmachtdeel sterk te kunnen uitbreiden, ook op grote schaal vrijwilligers uit lagere maatschappelijke geledingen toe. Verder stroomden grote aantallen buitenlanders – uit het Gemenebest en neutrale en bezette Europese landen – de RAF in, die verder nog met duizenden dienstplichtigen en vrouwen werd versterkt. De *junior service* transformeerde hierdoor binnen afzienbare tijd naar een multifunctionele, moderne oorlogs-luchtmacht, waarin beide seksen en vrijwel alle sociale klassen waren vertegenwoordigd. De expansie en uitbreiding was bij het uitbreken van de oorlog in september 1939 echter nog verre van voltooid. Operationeel gezien konden de RAF en de FAA in de eerste oorlogsperiode daardoor amper een vuist maken. Pas in 1943 waren de Britse luchtstrijdkrachten voldoende uitgebreid en gemoderniseerd om écht een belangrijke rol te kunnen spelen op het strijdtoneel, onder meer door het bestrijden van het onderzeebootgevaar, het uitvoeren van strategische bombardementen op Duitsland en de ondersteuning van de eigen grondtroepen.

Uit bezet gebied

Zoals gezegd, werden de Britse luchtstrijdkrachten tevens versterkt met militairen die afkomstig waren uit de bezette Europese landen. Zij arriveerden voor het merendeel in het kielzog van hun regeringen in het voorjaar en het begin van de zomer van 1940 in Groot-Brittannië. De

opname van dit personeel in de RAF verliep moeizaam. Dit kwam in de eerste plaats doordat de RAF aan het begin van de oorlog nog volop was verwickeld in een grootscheeps uitbreidings- en moderniseringsproces. Een verdere complicerende factor was dat de regeringen van de buitenlandse militairen allerlei voorwaarden stelden aan de opname van hun personeel. Om politieke en publicitaire redenen wilden zij namelijk zo zichtbaar mogelijk deelnemen aan de luchtstrijd. Als het even kon moesten de eigen 'luchtmachten' daarom *naast* de RAF vanaf Brits grondgebied gaan opereren. Deze visie stond lijnrecht tegenover die van de Britse luchtmachttop, die grote twijfels had over de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van het buitenlandse personeel. Desalniettemin werden de buitenlandse oorlogsvliegers onder politieke druk van vooral Churchill vanaf het begin van de zomer van 1940 in steeds grotere getale opgenomen in de Britse operationele eenheden. Al snel bleken zij hun gewicht in goud waard. Tijdens de Slag om Engeland bouwden zij een uitstekende reputatie op als onverzettelijke, goed gemotiveerde militairen, op wier ervaringsniveau en kundigheid nauwelijks iets viel aan te merken. De aanvankelijke twijfels aan Britse kant verdwenen gelijktijdig als sneeuw voor de zon. Hierdoor konden de buitenlandse contingents vanaf de herfst van 1940 vrijwel zonder restricties hun vleugels uitspreiden. Hun mate van zelfstandigheid bleef echter ook na de Slag om Engeland beperkt. Alle contingents ressorteerden namelijk de hele oorlog onder operationele controle van de Britse autoriteiten en slechts een aantal landen mocht zijn personeel administratief aansturen. Voor de oprichting van nationale eenheden dienden de buitenlandse contingents bovendien steevast over voldoende eigen vliegend en grondpersoneel te beschikken. Uiteindelijk kwamen 45 eenheden tot stand met personeel uit bezet gebied.

Hoewel het personeel uit bezet gebied op het eerste gezicht veel gelijkenissen vertoonde met hun Britse collega's, bestonden er grote verschillen tussen beide groepen. Veel buitenlandse oorlogsvliegers – en dan met name Polen, Tsjecho-Slowaken en Fransen – beheersten de Engelse taal slechts in beperkte mate. Daar tegenover stond dat de buitenlandse oorlogsvliegers over het algemeen vaak *nóg* beter waren gemotiveerd dan hun Angelsaksische collega's omdat zij (meestal) van huis en haard waren verdreven en het winnen van de oorlog een absolute noodzakelijkheid was om te kunnen terugkeren naar hun naasten en dierbaren. Verder gingen zij boven bezet gebied over het algemeen behoedzamer te werk dan degenen die niet van het Europese continent afkomstig waren. Kwalitatief waren de buitenlandse oorlogsvliegers om de bovengenoemde redenen ontegenzeggelijk een belangrijke aanwinst voor de RAF. Kwantitatief was hun waarde uiteindelijk beperkt. Door de minimale uitbreiding van de contingents tijdens de oorlog, bedroeg het totale aantal buitenlandse oorlogsvliegers namelijk nooit meer dan 30.000 man. Zij vormden in 1945 nog slechts een gering percentage van het in de voorgaande jaren enorm uitgebreide personeelsbestand van de RAF. Hun aandeel in de strijd was daarom het meest van belang in de eerste oorlogsperiode, toen de RAF nog een betrekkelijk geringe omvang had en Groot-Brittannië met de rug tegen de muur stond. Vanaf 1942, toen ook de Verenigde Staten volop aan de oorlog gingen deelnemen, werd hun militaire en politieke betekenis steeds geringer. Voor de eigen regeringen in ballingschap speelden oorlogsvliegers vooral een rol van betekenis in het genereren van publiciteit. Daardoor kon de bevolking in bezet gebied worden aangespoord om vol te houden. De rol van de oorlogsvliegers was na de Duitse capitulatie overigens niet van het ene op het andere moment uitgespeeld. In tegenstelling tot de Poolse en Tsjecho-Slowaakse oorlogsvliegers, die door de communistische machtovernames in hun vaderland al snel tot *personae non gratae* werden bestempeld, speelden de Franse, Noorse,

Nederlandse en Belgische oorlogsvliegers een voorname rol bij de naoorlogse wederopbouw van hun eigen luchtmachtstrijdkrachten.

Onder Brits bevel

Ook de kern van het Nederlandse contingent arriveerde in het kielzog van de eigen regering in Groot-Brittannië. Nederland beschikte in tegenstelling tot Groot-Brittannië in 1940 nog niet over een zelfstandige luchtmacht; het vliegend personeel was afkomstig van zowel de Militaire Luchtvaart (ML) van de landmacht als de Marine Luchtvaartdienst (MLD) van de marine. Ondanks de uitzonderlijke omstandigheden, werden de 'restanten' van beide vliegdiensden in Groot-Brittannië niet bij 'elkaar geveegd' en onder één 'luchtmachtstaf' samengevoegd, maar zochten zij ieder hun eigen weg. Van een coherente Nederlandse 'luchtmachtorganisatie' onder Britse vlag was hierdoor geen sprake. Het marinepersoneel viel alleen in operationele zin onder Brits gezag. Administratief ressorteerden zij onder eigen commando. Zij bleven daardoor onder andere 'gewoon' het eigen marine-uniform dragen. De marinevliegers kwamen al aan het begin van de zomer van 1940 terecht in twee nieuw opgerichte RAF-eenheden, het 320 en het 321 Squadron. Deze eenheden werden ingedeeld bij *Coastal Command* en gingen zich in eerste instantie met uit Nederland meegenomen Fokker T-VIIIW-watervliegtuigen en van de Britten in bruikleen gekregen Anson-patrouillevliegtuigen toeleggen op konvooibeschermtng en onderzeebootbestrijding boven de Ierse Zee. Vanaf 1941 ging het 320 Squadron – het 321 Squadron was kort daarvoor wegens personeelsgebrek opgeheven – met nieuw aangekochte Hudson-bommenwerpers ook een offensieve taak uitvoeren. Die bestond uit het bestrijden van de scheepvaart langs de kusten van het Europese vasteland. In 1943 ging de eenheid over naar *Bomber Command* – eveneens een onderdeel van de RAF – met een nieuwe taakstelling tot gevolg: het uitvoeren van tactische bombardementen ter voorbereiding van de geallieerde invasie en na *D-Day* het ondersteunen van de eigen grondtroepen op het Europese vasteland. Aanvankelijk vonden deze gevechtsoperaties vooral boven West-Frankrijk plaats. Vanaf de nazomer van 1944, toen de frontlijn opschoof richting Duitsland, gingen de Nederlandse bommenwerpers – B-25 Mitchells – ook boven België, Nederland en het *Reichsgebiet* zelf opereren. Niet al het marinepersoneel kwam overigens in de RAF terecht. In juni 1943 kreeg de FAA namelijk ook de beschikking over een marine-eskader, het met Nederlands personeel gevulde 860 Squadron. Deze eenheid beschermde vanaf begin 1944 met Swordfish-tweedekkers vanaf *merchant aircraft carriers* (MAC's) – graanschepen en olietankers die waren voorzien van een kort vliegdek – de scheepvaartroutes op de Atlantische Oceaan. Voorts belandde vanaf de tweede helft van 1943 een dertigtal marinejachtvliegers bij Britse FAA-squadrons op 'echte' vliegdekschepen die, voornamelijk met Hellcat-jachtvliegtuigen, opereerden in de Middellandse Zee, alsook op de Atlantische en Stille Oceaan.

Het meeste landmachtpersoneel was bij aankomst in Groot-Brittannië in 1940 nog in opleiding. Omdat vooralsnog de mogelijkheden ontbraken om op korte termijn de training in Groot-Brittannië af te ronden, werden deze militairen bij de marine gedetacheerd. De eigen vliegdienst hield als gevolg hiervan de facto op te bestaan en moest weer geheel van de grond af worden opgebouwd. Vanaf eind 1940 traden daarvoor de eerste vrijwilligers toe tot de vliegopleiding van de RAF. In tegenstelling tot het marinepersoneel ressorteerden de landmachtmilitairen tijdens de oorlogsjaren zowel administratief als operationeel onder de RAF. Zij werden daarvoor bij het reservistenkorps van de RAF, de *Royal Air Force Volunteer Reserve* (RAFVR), gedetacheerd

en trokken het Britse luchtmachtuniform aan. De nieuw opgeleide vliegers konden – omdat de Nederlandse legervliegdiens in Groot-Brittannië aanvankelijk nog niet over een eigen eenheid beschikte – in eerste instantie nergens anders terecht dan in reguliere RAF-squadrons. Het duurde tot juni 1943 vooraleer voor jachtvliegers de mogelijkheid ontstond om te dienen in een ‘eigen’ eenheid. Voorlopig hield dit eskader, het met Spitfire-jachtvliegtuigen uitgeruste 322 Squadron, zich vooral bezig met defensieve taken zoals de verdediging van Zuid-Engeland tegen Duitse verkenningsvliegtuigen en v-1-vliegende bommen. Vanaf de nazomer van 1944 kwam de nadruk meer en meer te liggen op de ondersteuning van de geallieerde grondtroepen. Ondanks de oprichting van een eigen jachteskader en het feit dat veel nieuw getrainde bommenwerpergezagvoerders en waarnemers van de landmacht voor de duur van de oorlog bij het 320 Squadron van de marine werden gedetacheerd, bleef ook na 1943 een forse hoeveelheid vliegend personeel bij reguliere Britse eenheden actief. Ongeveer 110 Nederlandse oorlogsvliegers vlogen voor kortere of langere tijd bij Britse squadrons. Uiteindelijk traden tussen mei 1940 en januari 1945 in totaal 900 Nederlandse oorlogsvliegers in dienst van de Britse luchtmacht. Daarvan namen er bijna 650 deel aan gevechtsoperaties. Zij waren bij alle drie de operationele commando’s van de RAF – *Fighter*, *Bomber* en *Coastal Command* – ingedeeld en voerden een breed scala aan taken uit.

De Nederlandse oorlogsvlieger

De achtergrond van het Nederlandse vliegend personeel verschilde op verschillende punten met die van de Britse vrijwilligers. Een van de belangrijkste verschillen was dat de meeste Nederlandse rekruten eerst Groot-Brittannië moesten zien te bereiken, alvorens zij zich als vrijwilliger konden aanmelden voor een vliegende functie. Het in mei 1940 uit Nederland overgekomen vliegend personeel kreeg op vier manieren versterking: door de overheveling van personeel uit de uitgeweken niet-vliegende gelederen van de landmacht en de marine; uit Nederlands-Indië; door nieuw gerekruteerd personeel uit niet-bezette landen én door de aanvulling met Engelandvaarders. Het was dus een gemêleerd gezelschap. Toch verschilden de oorlogsvliegers, opvallend genoeg, qua sociale en geografische herkomst maar weinig van de vooroorlogse militaire vliegers van de *Luchtvaart Afdeling* (LVA). Voor het uitbreken van de oorlog kon voor de rekrutering voor de LVA worden geput uit een groot reservoir belangstellenden. Alleen de allerbeste kandidaten maakten daardoor kans te worden toegelaten. Behalve dat zij een goede conditie moesten hebben, dienden zij ook een gedegen middelbare schoolopleiding te hebben afgerond. Gelet op deze laatste eis was het meeste vooroorlogse personeel afkomstig uit een stedelijke omgeving in het westen van het land. Daar waren in deze periode immers nog de meeste onderwijsmogelijkheden beschikbaar. Verder kwamen de vooroorlogse vliegers bijna allemaal uit de middenklasse of hoger, omdat alleen kinderen uit deze milieus een middelbare schoolopleiding konden volgen. Ook de oorlogsvliegers voldeden grotendeels aan dit profiel. Hoewel tijdens de oorlogsjaren in de RAF sprake was van een sterk versoepeld toelatingsregime, dienden de Nederlandse militairen ook te voldoen aan een aantal extra door de eigen regering opgelegde voorwaarden. Zo moesten zij redelijk tot goed Engels spreken en een middelbare schooldiploma kunnen overleggen. Daardoor kwam ook de overgrote meerderheid van de vliegers en waarnemers uit betere kringen. Een relatief groot percentage was afkomstig uit koopliedenfamilies. Van een kleiner percentage was de vader werkzaam in het bedrijfsleven of bekleedde een functie

bij de overheid. Nog meer dan hun collega's van de LVA, waren de oorlogsvliegers geboren in een van de grote steden in het westen van het land. Voor wat betreft hun godsdienstige achtergrond kan worden gesteld dat veruit de meesten, net als voor de oorlog, van protestantse huize waren. Een relatief klein aantal was katholiek. Verder was het percentage oorlogsvliegers van joodse afkomst hoger dan het landelijke gemiddelde. Datzelfde gold voor het aantal oorlogsvliegers zonder levensbeschouwing.

Gevaar, angst en schuldgevoel

De oorlogsvlieger werd bij de uitvoering van zijn gevechtstaak met tal van gevaren geconfronteerd. Grote risico's liep hij vooral tijdens de uitvoering van zijn *tour of operations*, die bestond uit een vastgesteld aantal gevechtsvluchten. De gevaren die daarbij op zijn pad kwamen waren velerlei. Zo was er vrijwel continu de kans te verongelukken. Verder liep de oorlogsvlieger boven vijandelijk gebied continu het risico om te worden neergeschoten door de Flak of vijandelijke vliegtuigen. In totaal kwamen er 206 – bijna 32% – om het leven bij de uitvoering van hun gevechtstaak. De kans om een vliegtuigcrash te overleven was betrekkelijk klein, want van alle 240 oorlogsvliegers die boven vijandelijk gebied werden neergeschoten, belandden er slechts 27 in krijgsgevangenschap en konden er maar 7 uit Duitse handen blijven en weer de eigen linies bereiken. Hoewel er dus relatief weinig Nederlandse gevechtsvliegers achter het prikkeldraad belandden, waren zij wel uitermate actief in het ontsnappingswerk. Eén oorlogsvlieger, Bob van der Stok, wist zelfs als een van de weinigen een ontsnappingspoging met succes te bekronen. Hij was één van de oorlogsvliegers die in maart 1944 deelnam aan de fameuze tunnelontsnapping door 76 RAF-militairen uit het krijgsgevangenkamp Stalag Luft III. Na een avontuurlijke reis door Duitsland en bezet gebied wist hij enkele maanden later behouden Groot-Brittannië te bereiken.

Gezien het voorgaande was het niet vreemd dat de vliegoperaties lichamelijk en geestelijk veel vergden. Ook de Nederlandse oorlogsvliegers gingen gebukt onder grote spanningen. Zij probeerden zich hier op twee verschillende manieren tegen te wapenen: door het aannemen van een fatalistische houding en door het aangrijpen van alles wat in hun vermogen lag in een poging het noodlot te ontlopen. De oorlogsvliegers die geloofden in het onvermijdelijke, negeerden de werkelijke omstandigheden, gaven niet langer toe aan hun angstgevoelens en bagatelliseerden de risico's en gevaren. Zij die alles aangrepen om te overleven, zochten onder meer houvast in een nauwgezette planning en uitvoering van de gevechtsoperaties, in rituelen en gebruiken en in het werken volgens vaste patronen. Ook hechtten zij grote waarde aan religie en bijgeloof. Ondanks de hardnekkige pogingen om angst te weerstaan, leidde het langere tijd onder grote spanning opereren onherroepelijk tot een zekere mate van gevechtstress. Deze kon zich op allerlei manieren uiten. Een van de belangrijkste symptomen was slapeloosheid. Uiteindelijk is naar schatting een dertigtal Nederlandse oorlogsvliegers met verschijnselen van oorlogsmoeheid uit de gelederen verwijderd.

Een zeer gering aantal gaf er om niet-medische eisen de brui aan. Zij werden beschuldigd van lafheid – *lack of moral fibre* (LMF) – omdat zij zonder medische indicatie weigerden nog langer door te vliegen. Door een combinatie van factoren gaf de overgrote meerderheid echter niet toe aan de grote angstgevoelens waarmee zij voor en tijdens de gevechtsvluchten werden geconfronteerd. De dreiging van forse straffen, groepsdruk en een krachtig esprit de corps, speelden bij de meesten een belangrijke rol om plichtsgetrouw hun taak te blijven uitvoeren. Ook het

decoratiebeleid was voor sommigen een motivatie om door te zetten. Door de instelling van een aparte onderscheiding voor vliegend personeel, het Vliegerkruis, konden oorlogsvliegers vanaf 1941 namelijk ook openlijk voor hun daden worden beloond. Uiteindelijk kregen 259 van de bijna 650 oorlogsvliegers deze onderscheiding uitgereikt.

Bij door Nederlandse vliegtuigbemanningen uitgevoerde bombardementen en beschietingen lieten ook regelmatig (grote aantallen) burgers het leven. Hoewel oorlogsvliegers zich vaak op grote afstand van hun doelwit bevonden, kon het doden van burgers, tot behoorlijke morele dilemma's en sterke schuldgevoelens leiden. Dit gold tot op zekere hoogte ook voor het ombrengen van Duitse militairen. De oorlogsvliegers probeerden deze gevoelens een plaats te geven, onder meer door te accentueren dat zij orders van hogerhand opvolgden, door de rechtvaardigheid van de oorlog te benadrukken en door te onderstrepen dat zij vanuit moreel oogpunt gezien aan de goede kant stonden. Het dehumaniseren, oftewel het 'ontmenselijken' van de vijand, alsook het benaderen van de oorlog als een sportuiting, waren eveneens 'middelen' om morele dilemma's en schuldgevoelens naar de achtergrond te drukken. Helemaal lukte dat echter zelden en veel oorlogsvliegers kregen vroeg of laat te maken met gevoelens van wroeging en kwamen er soms zelfs door in geestelijke nood.

Het leven op de grond

Hoewel oorlogsvliegers naar buiten toe doorgingen voor een tamelijk homogene groep, was in werkelijkheid allerm minst sprake van een uniforme militaire broederschap. Er bestonden onderling grote verschillen. De belangrijkste scheidslijn was die tussen officieren en onderofficieren. Er waren verder ook grote etnische en nationale verschillen, terwijl er tevens sprake was van een onderverdeling op basis van status. Die was afhankelijk van de functie en de hoeveelheid gevechtservaring van de oorlogsvlieger. Hoewel de oorlogsvliegers dus geen uniform *corps d'élite* vormden, kregen zij in de lucht en ook op de grond zonder uitzondering te maken met dezelfde gevoelens en emoties. Zij voerden immers dezelfde taken uit en liepen allemaal evenveel gevaar om te sneuvelen. Vier emoties stonden hierbij centraal: angst, ontlasting, eenzaamheid en verveling. Om de angst en de spanning onder controle te kunnen houden, was het op de grond belangrijk dat oorlogsvliegers geregeld vrijaf kregen en zich konden ontspannen. Meer dan eens liepen de avonden in de mess en pub behoorlijk uit de hand door overmatig alcoholgebruik, het zingen van obscene liedjes en het spelen van tamelijk risicovolle spelletjes. De RAF-leiding, zich ervan bewust dat de oorlogsvliegers een uitlaatklep nodig hadden, ging opvallend liberaal om met dit masculiene gedrag. Hoewel de vrije avonden en de korte verloven belangrijk waren voor de ontspanning, kon de oorlogsvlieger pas *echt* even helemaal bij zinnen komen tijdens de wat langere vakanties. Veel jonge en ongehuwde oorlogsvliegers grepen deze verlofperiodes aan om naar Londen af te reizen, waar haast onbepaalde uitgaansmogelijkheden voorhanden waren.

Van tijd tot tijd lag het vliegbedrijf door slechte weersomstandigheden, een gevechtspauze of een andere oorzaak, zo goed als stil. In zulke periodes lag het gevaar van verveling en eenzaamheid op de loer. Dit kon uiteraard het moreel aantasten. Onderzoek wees uit dat langere periodes van inactiviteit zelfs een meer negatieve uitwerking op de gemoedstoestand kon hebben dan zware verliezen. De RAF probeerde deze situaties te voorkomen door de oorlogsvliegers op de grond zo veel mogelijk bezig te houden. Dit gebeurde met allerlei vlieggerelateerde werkzaamheden, maar ook door het organiseren van diverse recreatieve activiteiten. Geheel kon dit

de gevoelens van verveling en eenzaamheid echter niet 'wegpoetsen'. Voor de Nederlandse oorlogsvliegers werden deze gevoelens nog versterkt doordat zij zich in een vreemd land bevonden. Voor hen bleef de hele oorlog een streng verlangen bestaan om contact te leggen met het thuisfront. In sommige gevallen lukte dit ook: met familie in Nederland konden de oorlogsvliegers, zij het moeizaam, tot ver in de oorlog blijven corresponderen. Diegenen met familie in Nederlands-Indië daarentegen, bleven vanaf 1942 geheel in het ongewisse over het lot van hun naasten.

Het leven in continue spanning en angst had vanzelfsprekend ook consequenties op het privévlak. Van de bijna 650 man vliegend personeel dat aan gevechtsoperaties deelnam, was een minderheid – bijna 18% – bij aankomst in Groot-Brittannië al getrouwd. De oorlogsvliegers die ongehuwd in Groot-Brittannië arriveerden, maakten in de gegeven omstandigheden een keuze uit twee verschillende gedragspatronen. De overgrote meerderheid – bijna 64% – koos ervoor om zich niet te binden. Het uiterst onzekere toekomstperspectief overtuigde hen ervan dat het beter was om een diepgaande relatie, zolang de oorlog duurde, uit de weg te gaan. Minstens 175 oorlogsvliegers – ruim 27% – ging juist wel een huwelijk aan. Zij prevaleerden de geborgenheid van een liefdesverhouding boven het vrijgezellenbestaan. Het bood hen juist houvast in een uiterst onzekere tijd en gaf hen de mogelijkheid toekomstplannen te maken voor na de oorlog. Voor meer dan 20% van de tijdens de oorlog getrouwde echtparen zouden deze betere tijden echter nooit aanbreken omdat de oorlogsvlieger – soms al na een paar weken – om het leven kwam.

Na de oorlog

Hoewel in mei 1945 een einde kwam aan het risicovolle bestaan van de oorlogsvliegers, was van een dienstverlating kort na de Duitse capitulatie in de meeste gevallen nog geen sprake was. De overgrote meerderheid van de oorlogsvliegers werd namelijk gedwongen – conform hun contract – nog enkele jaren na te dienen. Dit leidde tot veel verbolgenheid. De oorlogsvliegers waren van mening dat zij na vijf jaar strijd hun plicht ruimschoots hadden vervuld. Uiteindelijk verliet meer dan de helft van de 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% ging over in beroepsdienst. Van deze groep gingen relatief veel MLD'ers als onderofficier of subalterne officier (luitenant en kapitein) met pensioen. Van het KLU-personeel bereikte het merendeel de rang van hoofdofficier (van majoor tot en met kolonel). 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 uitloopmogelijkheden 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 de meerderheid van de 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. Nu de oorlog ten einde was gekomen keerden zij liever terug naar de burgermaatschappij. Hun herintegratie verliep evenwel niet zonder slag of stoot. Doordat zij een avontuurlijk en afwisselend leven hadden geleid én doordat zij bloot hadden gestaan aan grote spanningen en angsten, konden zij aanvan-

kelijk maar moeilijk aarden in de gereuleerde en ordelijke samenleving die voor veel veteranen 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 niet over werkervaring beschikten. Zij begonnen hun werkende leven daardoor met een forse achterstand. Logischerwijs kozen veel ex-oorlogsvliegers daarom voor de gemakkelijkste weg en zochten hun heil in de luchtvaart. Uiteindelijk kwam iets meer dan een derde van de afzwaaiers – 34% – in deze sector terecht. Vooral de KLM was de eerste naoorlogse jaren een populaire werkgever. Bijna tweederde zegde na 1945 de luchtvaart definitief vaarwel en ging in een compleet andere sector aan de slag. Het was in het naoorlogse en in een diepe recessie verkerende Nederland, echter niet gemakkelijk om 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 menigeeen, zoals gezegd, moeite om zich aan te passen aan het burgerleven, dat zó anders was dan zij in de voorgaande jaren gewend waren geweest.

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 hoopten op deze manier – net als de rest van de emigranten – hun maatschappelijke kansen te vergroten, maar tevens omdat de keuze om te vertrekken voor hen eenvoudiger was dan voor de gemiddelde Nederlander. Een groot aantal was immers getrouwd met een Britse vrouw, sprak goed Engels en was 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 nogal wat veteranen konden, zeker in de eerste tijd, maar 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 gevechtsoperaties 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. Daar kwam nog bij dat er in hun ogen nauwelijks erkenning en waardering bestond voor hun oorlogsprestaties. Behoudens een korte periode meteen na de bevrijding, kregen de meeste oorlogsvliegers naar hun gevoel maar weinig respect vanuit de Nederlandse samenleving. Pas vanaf de jaren negentig, toen de kringen van de voormalige oorlogsvliegers inmiddels behoorlijk begonnen uit te dunnen, was er sprake van toenemende erkenning en waardering voor hun inzet tijdens de Tweede Wereldoorlog. Uiteindelijk drukte bij veel oorlogsvliegers de relatief korte, maar dramatische en ingrijpende oorlogsperiode, zowel in positieve als in negatieve zin een groot stempel op hun privé- en maatschappelijk leven. Zij vormde voor vrijwel alle betrokkenen, of ze nu wilden of niet, een belangrijke cesuur.

Recapitulerend kan worden gesteld dat de Nederlandse luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlogsjaren klein en gefragmenteerd waren. Daardoor speelden de Nederlandse vliegers, waarnemers, vliegtuigtelegrafisten en boordschutters slechts een marginale rol op het oorlogstoneel in West-Europa tussen 1940 en 1945. Ondanks de grote risico's die waren

verbonden aan het vliegerbestaan, gaven negenhonderd jonge Nederlanders zich als vrijwilliger op voor een vliegende functie. Vaderlandsliefde, jeugdige overmoedigheid, een zucht naar avonturisme en een sterke behoefte om een actieve rol in de oorlog te spelen waren de voornaamste redenen voor veel van hen zich aan te melden. Qua achtergrond verschilden zij opvallend genoeg nauwelijks van de vooroorlogse vliegergemeenschap. Ook zij kwamen voornamelijk uit de meer welvarende lagen van de bevolking. De kans op overleving was gering. Om deze reden waren de vliegers continu omringd door angst. Los hiervan kregen zij meer op de achtergrond ook te maken met morele dilemma's als het bombarderen van burgerdoelen. Dit weerhield de meesten er echter niet van om door te zetten totdat zij uiteindelijk op rust werden geplaatst of, in veel gevallen, werden neergeschoten of verongelukten. Uiteindelijk verloren bijna 235 oorlogsvliegers het leven. *'Eenige Wakkere Jongens'* gaat kortom over een kleine groep, enthousiaste, dappere en vastberaden jonge Nederlanders die weigerde zich neer te leggen bij de Duitse bezetting van hun vaderland.