

Leon Ned Keizer – Oorlogsvlieger

Leon Ned Keizer vocht weliswaar niet in het verzet op Nederlandse bodem, maar zijn militaire taken in de Tweede Wereldoorlog kan men beschouwen als een bijdrage aan de bevrijding van Europa en van ons land. Dankzij de uitgebreide getuigenissen van zijn familie in de Verenigde Staten, zijn gedetailleerde vliegersdagboek en vele archieven, waaronder die van Defensie, kon het oorlogsrelaas over Leon Keizer goed in kaart worden gebracht.

Leon kwam op 25 december 1912 in Londen als *Nathan Keizer* ter wereld. Hij was een zoon van de Joodse Nederlanders *Samuel Keizer* en *Dientje Rooselaar*. Zijn ouders hadden zich in 1907 met hun oudste dochter in de Britse hoofdstad gevestigd, maar het gezin keerde in 1924, nu met zes kinderen, terug naar Amsterdam.¹ Na zijn schooltijd werkte Leon bij het Britse Consulaat in Amsterdam. In 1938 ging hij definitief terug naar zijn geboorteland, na daar al eerder enige tijd te zijn verbleven. In Nederland luisterde hij naar zijn geboortenaam Nathan of Neddie, maar vanaf zijn vertrek uit ons land heette hij Leon Ned. Nadat de oorlog was uitgebroken



Leon Keizer

voerde de Nederlandse regering in ballingschap in 1940 in Groot-Brittannië de dienstplicht in. Leon werd, inmiddels 28 jaar oud, nog in dat jaar opgeroepen, want hij had naast de Britse nationaliteit ook de Nederlandse.² Hij werd ingelijfd bij het onderdeel van de Nederlandse Troepen dat de *Prinses Irene Brigade* zou gaan heten. Hoewel hij geen Engelandvaarder was werd hij toch als zodanig beschouwd.

Leon Keizer werd geschikt geacht waarnemer bij de luchtmacht te worden. Nederland had nog geen zelfstandige luchtmacht; wel beschikten de Marine en de Landmacht over een eigen luchtwapen. Medio augustus 1941 werd Leon gedetacheerd bij de *Royal Air Force (RAF)* en daar volgde hij voorbereidende opleidingen. Hij vertrok voor zijn verdere scholing per schip naar Canada, waar hij van medio mei tot begin september 1942 in Ontario cursussen volgde. Tijdens die langdurige en gedegen opleiding werden de militairen daar klaargestoomd via cursussen navigator, boordschutter en bommenrichter. Als laatste volgde hij de opleiding tot waarnemer. Leon behaalde dat brevet en werd benoemd tot reserve tweede luitenant-waarnemer bij het Wapen der Militaire Luchtvaart. Zijn beoordeling was 'boven het gemiddelde'. Teruggekeerd in Engeland was de opleiding nog niet volbracht. Van half januari tot medio februari 1943 verbleef hij in Schotland teneinde de opleiding tot navigator en lucht-waarnemer af te ronden. Het eindoordeel was wederom bovengemiddeld en luidde: '*Toont grote scherpte. Luchtwerk goed. Grondwerk gemiddeld plus.*' Alles bij elkaar had de opleiding anderhalf jaar geduurd. Op 1 maart 1943 werd Leon ingedeeld bij het 320 squadron, het Nederlandse luchtmachtonderdeel dat operationeel onder de RAF viel. Hij diende op verschillende luchtbases en leerde werken in de middelgrote Amerikaanse bommenwerper *Mitchell B-25*, die aan het *squadron* was toegewezen. Het *squadron* maakte deel uit van het *Coastal Command*, dat het luchtruim boven de Noordzee moest beschermen.

In de periode van mei 1942 tot februari 1945 nam Leon Keizer deel aan bijna 250 vluchten en bracht meer dan 500 uur in de lucht door. Als bommenrichter zat men geknield om de deze te richten en te lanceren. Nadat de *Mitchell* operationeel was geworden ging het *320 squadron* over naar *Bomber Command*, voor operaties overzee. Vanaf september 1943 tot oktober 1944, dus ruim een jaar lang, brachten de oorlogsoperaties Leon Keizer boven Normandië. In zijn logboek staan veel meldingen van

zwaar en vaak nauwkeurig luchtafweergeschut. Zo werd zijn vliegtuig in maart 1944 beschadigd. Ook raakten toestellen in hun formatie vermist of getroffen. Een van de geruchtmakende missies was het bombarderen van een vliegveld, in oktober 1943. Er deden 133 vliegtuigen aan mee, waaronder die van het 320 squadron. Bij de Franse kust kwam het afweergeschut in actie. Er vielen vijf doden onder de bemanningen en enkelen raakten gewond. Leon Keizer rapporteerde erover in zijn dagboek: het toestel van de squadroncommandant kreeg een voltreffer, explodeerde en de bemanning was op slag dood. Een boordschutter in een ander toestel verwoordde wat het vliegend personeel in een geval zoals dit meemaakte: *'Toen we de kust overvlogen kregen we zoveel afweer, dat alle granaten als het ware aan elkaar ontploften. Hierdoor zaten we meteen in één donkere, zwarte wolk, kilometers lang en breed. Grote steekvlammen en zware klappen schudden ons vliegtuig door elkaar, de projectielen ontploften vlak voor, naast en onder ons. De wing commander scheurde zijn formatie van links naar rechts, omhoog en omlaag om het afweer zoveel mogelijk te ontwijken. We zagen zijn vliegtuig voor ons ontploffen. De wrakstukken van de uit elkaar gespatte Mitchell raakten enkele andere toestellen in de formatie. Een tweede B-25 raakte hierdoor zo beschadigd dan men genoodzaakt was een landing op zee te maken. De vlieger verloor hierbij het leven. Twee andere Mitchells keerden terug met een zwaargewond bemanningslid aan boord.'*³

Pagina uit het
Vliegerslogboek
van Leon Ned
Keizer.

Date	Hour	Altitude Type and No.	Place	Duty	REMARKS (including results of bombing, ejection, etc.)	Time carried forward—	
						Day	Night
26 2-3-44	1704	T	Schijren	self crew	Bombard. Houthin. Naroncelle Handoned task over target	1:50	
27 3-3-44	0800	T	Schijren	self crew	Bombard. Houthin. Ringhem. Handoned task over target	2:-	
---	1703	B	Schijren	self crew	Bombard. Mission not completed	1:20	½ OPS.
4-3-44	0807	F	Schijren	self crew	Bombard. Bombed Special Goals. Wabo at Bois Rampre.	1:55	
17-3-44	1610	A	Rosenburg	self-crew +pass	fighter affiliation	1:05	
20-3-44	0822	S	Schijren	self crew	Bombard. Bombed Special Goals. Wabo at Huxcourt on Houthin. Heavy accurate flak. % damaged Berlandier. 1 crew missing.	1:50	
22-3-44	1100	F	Amsterdam Schijren	crew self	base. Harford bridge	-30	
TOTAL TIME.....						12:30	

Aanvankelijk waren de operaties boven Normandië mede gericht op de voorbereiding van de invasie. Leon bombardeerde vijandelijke vliegvelden, energiecentra, vijandelijke luchtvelen, bouwwerkzaamheden, brandstofstortplaatsen, rangeerterreinen voor spoorwegen en een staalfabriek. Na *D-Day* richtten de missies zich op de ondersteuning van de geallieerde troepen die in Normandië vochten. In augustus 1944 werd een Mitchell geraakt door Duits luchtafweervuur en stortte neer. De vierkoppige bemanning kwam om het leven. Leons vliegtuig was echter al boven de basis teruggeroepen. Uit zijn logboek kunnen we concluderen dat dit niet de enige keer was dat hij de macabere dans ontsprong. In augustus 1944 werd per Koninklijk Besluit het *Vliegerkruis* toegekend aan Leon Ned Keizer.



Leon Ned Keizer (rechts in donker uniform) salueert voor HM Koningin Wilhelmina.

Kort daarop, op 25 augustus 1944, bombardeerde men vijandelijke veerboten bij Rouen. Het luchtafweergeschut was weer hevig en secuur, blijkens Leons verslag. Zijn vliegtuig werd onder de neus getroffen. Leon heeft nog gebombardeerd na gewond te zijn geraakt, aldus zijn logboek. Daarna landde men op de thuisbasis in Engeland, waar hij naar het ziekenhuis werd gebracht. Daar werd hij aan zijn benen geopereerd. Hij had ook wonden aan een arm. Kort daarop werd hem het *Oorlogs-herinneringskruis* – *War Remembrance Cross* – toegekend, met de 'gesp oorlogsvluchten 1940-1944'. Tot aan zijn dood zijn er scherven in zijn benen blijven zitten.

Nadat hij in oktober 1944 in actieve dienst was teruggekeerd, verlegden de operaties zich naar vluchten boven Nederland en vervolgens boven Duitsland. Inmiddels was het 320 *squadron* verplaatst naar Zaventem bij Brussel, opdat de af te leggen afstanden daardoor korten werden. In de periode van oktober 1944 tot februari 1945 vonden er onder meer bombardementen plaats op bruggen en spoorbruggen over de Maas, vooral bij Roermond en Venlo. De operaties waren nodig om de Duitsers uit het oosten van ons land, waar zij hardnekkig stand hielden, te verdrijven. Vanaf december volgden bombardementen op nabije doelen in Duitsland, op vijandelijke concentraties en op de brug bij Zutphen en de spoorwegbrug bij Zwolle. Altijd weer werd matig tot heftig lucht-afweergeschut gemeld. Andere vliegers meldden hun voortdurende angst. Vooral de brug bij Venlo had in dit opzicht een slechte reputatie. *'Daar stond je voor te beven en ging je liever niet heen'*, aldus een waarnemer. Soms waren er meerdere vluchten op één dag; nauwelijks was men opgelucht teruggekeerd of men moest alweer met knikkende knieën de lucht in.

Leons laatste vlucht was op 16 februari 1945. Hij maakte zijn slotnotitie in zijn vluchtlogboek, over de missie naar Weeze: *'Vijandelijke concentraties in dorp. Luchtafweer zwaar en nauwkeurig. Collega's duim eraf geschoten en geraakt in het linker oog. Andere collega gewond. Geland en naar het ziekenhuis gebracht. Vertrokken naar de basis'*.

In de periode dat hij op vliegveld Zaventem verbleef is Leon op zoek gegaan naar zijn ouders en drie zusters met hun familie. Zij waren in september 1944 door de Amerikanen bevrijd in het Franse *Vittel*, waar zij geïnterneerd waren geweest. De familie was daarna ondergebracht in een opvangkamp, tot het moment dat noordelijk Nederland zou zijn bevrijd. Tijdens de internering en daarna was correspondentie mogelijk geweest en zo kon Leon hen daar terugvinden.⁴ Leon verbleef rond augustus 1945 enige tijd op vliegveld Ypenburg en dat maakte het voor hem mogelijk zijn oudste zuster na haar terugkeer uit het concentratiekamp op een repatriëringsadres op te sporen.⁵ Dit alles tussen zijn militaire besognes door. Hij had zijn familie al die jaren niet gezien en had vanzelfsprekend nooit kunnen of mogen schrijven over zijn rol in de krijgsmacht.

Leon werd op 1 maart 1945 ontheven van zijn detachering bij de RAF en ondergebracht bij de Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst. Hij werd verbonden aan het nieuwe Directoraat Luchtstrijdkrachten, dat ten doel had de oprichting van een zelfstandige Nederlandse luchtmacht voor te bereiden. Dat Directoraat zetelde toentertijd nog in Londen. Op 1 april 1946 werd hij tijdelijk benoemd tot reservekapitein-waarnemer – hij was inmiddels al reserve eerste luitenant – *‘voor de tijd dat hij de functie vervulde van intendant bij de luchtstrijdkrachten in Engeland’*. Net als de eenheden uit andere landen werden de Nederlandse strijdkrachten in de tweede helft van 1945 ontbonden. Men liet echter niet iedereen zo maar gaan, teneinde de opgedane kennis te kunnen doorgeven aan de naoorlogse strijdkrachten. In mei 1947 werd Leon gedemobiliseerd. Voordien was hij in Engeland al begonnen met zijn eigen bedrijf.

Tweehonderd-en-zes Nederlandse oorlogsvliegers sneuvelden tussen mei 1940 en mei 1945, bijna 32 procent van alle oorlogsvliegers die vanuit Groot-Brittannië aan gevechtsoperaties hebben deelgenomen. Verder kwamen ook nog 27 Nederlandse militairen tijdens de opleiding of gevechtstraining om het leven. De bemanningen vreesden voortdurend voor hun leven en voorafgaand aan en tijdens een vlucht domineerden daardoor stress en angst. De terugkeer op het vliegveld resulteerde in gevoelens van opluchting en ontlasting. Daarnaast kampten velen met morele dilemma's, omdat zij bij bombardementen onvermijdelijk mensen doodden. Niet alleen de vijand werd geraakt, maar ook vielen er slachtoffers onder eigen troepen en de burgerbevolking. Vooral de angst voor Fliegerabwehrkanone (Flak) was groot: *‘Afweervuur (Flak) heb ik altijd veel afschuwelijker gevonden dan de vijandelijke jagers’*. Ontploffende zware luchtdoelgranaten klaptten uiteen in ongeveer achthonderd tot twaalfhonderd scherven, die in een straal van twintig meter een vernietigende uitwerking hadden. Een voltreffer was vrijwel altijd fataal en talloze malen keerden vliegtuigen met gevechtsschade terug.

Veel Joodse Nederlanders namen een schuilnaam aan, om te voorkomen dat zij bij gevangenneming als zodanig geïdentificeerd zouden worden. Leon Ned Keizer klonk daarom vast veiliger dan Nathan. Bovendien stond hij al langer bekend met die Britse namen. En Keizer was natuurlijk een zeer algemene Nederlandse naam.

Medio 1941 had Leon zijn toekomstige bruid ontmoet. *Doreen Ivy Onslow* en hij trouwden midden in de oorlogsjaren, op 1 januari 1943. Leon was net terug van zijn opleiding in Canada en vertrok na een korte huwelijksreis in Wales naar Schotland. Doreen vertelde aan de kranten, die verslag uitbrachten over dit luchtmachthuwelijk, dat zij elkaar ontmoetten toen zij voor het eerst haar uniform van de *Women's Auxiliary Air Force* (WAAF) droeg: *'Een vriendin en ik gingen naar een hotel bij Wolverhampton, waar wij twee eenzaam uitzierende Nederlandse soldaten zagen. Wij nodigde hen uit om iets met hun te drinken, maar tot mijn verrassing antwoordde een van hen in perfect Engels. Dat was Leon.'* Doreen Onslow behoorde tot de eerste groep meisjes – zij was pas zeventien – in de WAAF die officieel vlogen. Begin mei 1943 werd haar ontslag verleend uit de militaire dienst. Ze kreeg een prima beoordeling mee en men zou haar graag terugzien, getuige: *'Deze luchtmachtvrouw vervulde de taken op een bevredigende manier en het gedrag was te allen tijde zeer goed. Geschikt geacht voor herinschrijving'*. Dat hun oudste dochter een paar maanden later ter wereld zou komen zal met de doorgaans niet eenvoudige toestemming tot ontslag te maken hebben gehad. Het huwelijk doorstond de oorlog en de vele vluchten. Vaak kwam het voor dat zo'n relatie van korte duur was, omdat er niet weinige militairen sneuvelden.



Leon Keizer bouwde na de oorlog – deels samen met zijn uit de interneringskampen teruggekeerde broer *Philip* – in Engeland zijn bedrijf verder uit.⁶ In 1955 verhuisde hij met zijn gezin naar de Verenigde Staten, waar hij succesvol was in een onderneming in Californië. Met uitzondering van zijn oudste zus waren zijn ouders, broer en zusters met hun partners en kinderen al eerder naar dat land geëmigreerd. Daar is hij 6 januari 1985 73 jaar oud, overleden.

Ko Sturkop

Noten

1 De belevenissen van vóór, tijdens en na de oorlog van het gezin *Keizer-Rooselaar* en de aantetrouwde familie *Waterman* zijn opgenomen in het boek *'Van Keizers & Watermannen'*. Aanvankelijk bestond dit uit één deel, maar latere uitgebreide vondsten, vooral over Leons wedervaren en het uitgebreide dagboek dat zijn broer Philip bijhield in de interneringskampen, leidden tot een *'Van Keizers & Watermannen II'*. Het betreft de ouders en de zes kinderen van dat gezin, samen met hun aangehuwden en kinderen.

2 Het Britse paspoort van vier van de vijf kinderen van het echtpaar *Keizer-Rooselaar*, dat zij door hun geboorte verwierven, speelde een fundamentele rol tijdens de bezetting. Daardoor konden ook hun ouders de schijn ophouden dat zij Britten waren. Zij kwamen na een verblijf in Westerbork in het Franse Vittel terecht, waar onder meer Britse en Amerikaanse staatsburgers beschikbaar werden gehouden voor uitruil met Duitse krijgsgevangenen. Na hun bevrijding in september 1944 wachtten zij in Frankrijk met hun gezinsleden op hun terugkeer naar Nederland. Alleen Leons oudste zus had niet

de Britse nationaliteit: haar lotgevallen verliepen anders.

3 Het boek *'Eenige wakkere jongens'*, een scriptie, biedt een uitgebreid inzicht in het 320 squadron. Het is zeer lezerswaard en als pdf op internet in te zien. Veel in dit artikel is ontleend aan dat boek.

4 De ouders en de verdere familie van Leon Keizer waren na Vittel ondergebracht in een vakantiecamp in *La Bourboule*, bij Clermont Ferrand.

5 Leons oudste zus had in Bergen-Belsen haar man verloren. In april 1945 verliet zij met 2500 andere Joden per trein Bergen-Belsen. Na een langdurige reis strandde die trein in Farsleben bij Maagdenburg, waar zij door de Amerikanen zijn bevrijd.

6 Leons broer Philip zat al in de trein naar Auschwitz toen men hem er vanwege zijn Britse nationaliteit uithaalde; hij bracht de verdere oorlogsjaren door in een interneringskamp in Polen, werd bij de nadering van de Russen per trein geëvacueerd en bracht de laatste maanden van zijn gevangenschap door in Spittal in Oostenrijk.