



Nic Guilonard, de laatste marineman die in Europa sneuvelt

Final Flight

Nic Guilonard als vlieger van de MLD in de jaren dertig. (NIMH)

75 jaar geleden voltrokken zich de laatste weken van de Tweede Wereldoorlog in Europa. In die laatste oorlogsfase liet nog menig militair het leven. Eén van hen was de Nederlandse marinevlieger Nic Guilonard. De geboren Briellenaar, 40 jaar, gehuwd en vader van vier kinderen, was de laatste Nederlandse marineman die bij de strijd in Europa omkwam.

Schotland, voorjaar 1945

'Misschien vliegen we vandaag wel onze laatste missie van de oorlog'. Deze gedachte schiet op vrijdagavond 20 april 1945 ongetwijfeld door het hoofd van de B-24 *Liberator*-crew op het Schotse vliegveld Leuchars. De bemanning, die deel uitmaakt van het 206 Squadron van RAF *Coastal Command*, staat op het punt te beginnen aan een nieuwe, urenlange gevechtswlucht. En dat terwijl alles erop wijst dat de oorlog ten einde loopt. Het Rode Leger heeft de aanval op Berlijn ingezet en het Ruhrgebied is inmiddels in geallieerde handen. Toch moet de bemanning nog 'aan de bak'. Vanuit havens in het noorden van Duitsland trachten onderzeeboten een veilig heenkomen te zoeken, waar dat ook mag zijn. De RAF tracht ze de pas af te snijden in onder meer het Kattegat. En dat is nu juist de taak van deze crew, die wordt aangevoerd door een Nederlander: luitenant-ter-zee der eerste klasse Nic Guilonard. Voor RAF-begrippen

is de marineofficier met zijn 40 jaar al stokoud. Naast de Nederlandse *captain* bestaat de elfkoppige bemanning uit een Nieuw-Zeelander, een Australiër, twee Canadezen en zes Britten.¹

Even na acht uur in de avond staat hun B-24 met volle tanks en warmgedraaide motoren gereed op het Schotse veld. Momenten later duwt Guilonard de gashendels naar voren en beginnen de vier Pratt & Whitney R-1830-motoren te loeien. Als een stampende volbloedhengst staat het toestel trillend in de startblokken. Wanneer Guilonard de instrumenten nog een laatste keer heeft gecontroleerd en zeker weet dat alles in orde is, laat hij de remmen los. Direct komt de *Liberator* in beweging. Korte tijd later heeft de bommenwerper voldoende snelheid en trekt de marineofficier langzaam de stuurknuppel naar zich toe. De neus van het toestel richt zich op en kort daarna verliezen de wielen van het landingsgestel het contact met de startbaan: de nieuwe missie is begonnen. Wat de elf niet weten is dat deze voor hen fataal zal aflopen.

Failed to return

Er staan in de avond van 20 april twee *Liberators* van het 206 Squadron op de *battle order* om een *anti submarine patrol* uit te voeren. Na het toestel van Guilonard vertrekt om 20.48 uur ook de *Liberator* van de Canadese *flying officer* J.A. Elviss van Leuchars. Zonder problemen bereikt deze bommenwerper het patrouillegebied en begint vervolgens met de eigenlijke opdracht: het zoeken naar vijandelijke onderzeeboten. Omstreeks kwart voor twee 's nachts wordt in het Kattengat tussen Aalborg en Göteborg inderdaad een *U-boot* gespot. Direct wordt deze met dieptebommen bestookt. Het is niet duidelijk of er schade wordt aangericht, hoewel zeven minuten na de aanval wel een oranje lichtflits in het doelgebied wordt gezien, mogelijk een noodsignaal of explosie. Even na drie uur 's nachts is het opnieuw alle hens aan dek. Op het radarscherm verschijnt plotseling de 'bliep' van een vijandelijk vliegtuig. Het toestel, mogelijk een nachtjager, kan met wat ontwijkende bewegingen worden afgeschud. Omstreeks kwart over zes in de morgen, na een vlucht van negen-en-een-half uur, landt Elviss' *Liberator* weer veilig op Leuchars.²

Het toestel van Guilonard, de *Liberator GR.VIII* met het serienummer KH410 en de codeletters PQ-N, is zoals gezegd al eerder gestart, om 20.11 uur. Ook de Nederlandse marineofficier en zijn bemanning bereiken zonder problemen het patrouillegebied. Hier aangekomen gaat het echter gruwelijk mis. Met een daverende klap stort de *Liberator* kort na middernacht, om 0.20 uur Deense tijd, door onbekende oorzaak, neer in het bos van Nørland bij Ålestrup, ten zuiden van Aalborg. Het toestel explodeert bij de inslag op de grond. Hulpboswachter Harry Nielsen bereikt als een van de eersten de rampplek. Vrijwel direct is duidelijk dat hij geen hulp meer kan bieden. Het vliegtuigwrak brandt hevig en hij telt rond het uiteengeslagen toestel elf lichamen van de omgekomen bemanningsleden. Voor zover hij kan zien heeft geen van hen

'Met een daverende klap stort de *Liberator* kort na middernacht, om 0.20 uur Deense tijd, door onbekende oorzaak, neer in het bos van Nørland bij Ålestrup, ten zuiden van Aalborg'

geprobeerd het toestel per parachute te verlaten. Slechts een van de valschermen is – mogelijk door de inslag – gedeeltelijk geopend.³

Ondertussen wordt op Leuchars tevergeefs gewacht op de terugkeer van Guilonard en zijn mannen. Wanneer in de morgen van 21 april vaststaat dat het toestel niet naar een ander Brits vliegveld is uitgeweken en een zoektocht met reddingsvliegtuigen boven de Noordzee niets heeft opgeleverd, wordt de bemanning als vermist opgegeven. '*A/C failed to return to base. No signals received*', wordt achter de namen van de bemanning in het oorlogsdagboek van het 206 Squadron vermeld.⁴

Vraagtekens

Waardoor het toestel is neergestort is ook nu nog onduidelijk, hoewel het voor de hand ligt dat het vliegtuig van Guilonard ten prooi is gevallen aan de Duitse luchtafweer. De boswachter, die dichtbij de crashplaats woont, verklaart naderhand dat hij hoorde hoe het toestel op zeer

geringe hoogte passeerde terwijl het werd beschoten vanuit het noordelijker gelegen Fræer. Volgens hem stond de bommenwerper voor de inslag al in brand.

De crew krijgt voorlopig van de Duitsers, die de gehele omgeving van de crashplaats tot verboden gebied hebben verklaard voor pottenkijkers, een laatste rustplaats in een veldgraf vlakbij het vliegtuigwrak.

De geallieerden stellen direct na de Duitse capitulatie een onderzoek in en gaan in de buurt van de rampplek op zoek naar een mogelijk veldgraf, maar weten dit in eerste instantie niet te lokaliseren. Wel wordt op 6 oktober 1945 ter nagedachtenis van de bemanning door Deense omwonenden een klein gedenkteken op de crashplaats onthuld. Het bestaat uit een steen met daarop een van de propellers en de inscriptie '*Her faldt en allieret flyver ned*

d. 20. april 1945 i kamp for Danmarks frihed' [vrij vertaald: 'Hier stortte op 20 april 1945 een geallieerd vliegtuig neer in de strijd voor de vrijheid van Denemarken']. Het duurt uiteindelijk ruim twee jaar voordat de precieze plek van het veldgraf kan worden vastgesteld. De bal gaat rollen wanneer een landbouwer zich op het plaatselijke politiebureau meldt met de mededeling dat hij waarschijnlijk de lichamen van de oorlogsvliegers heeft ontdekt. Direct volgt een onderzoek. Het blijkt inderdaad om het veldgraf te gaan. Vervolgens krijgen de oorlogs-

Omwonenden vinden kort na de vliegtuigcrash de deels verbrande identiteitspas van Nic Guilonard in het bos van Norland. (Irene Guilonard)



vliegers op 22 juni 1947 een definitieve rustplaats op de begraafplaats van Ålestrup. De echtgenote van Guilonard, Wilhelmina, woont de herbegraving bij.⁵

Nic Guilonard

Wie was deze Nederlandse oorlogsvlieger, die als laatste marineman onder gevechtsumstandigheden in Europa het leven liet? Nicodème – roepnaam Nic – Guilonard wordt op 29 juni 1904 in Brielle geboren als zevende en laatste kind (vier jongens en drie meisjes) van meubelmaker Pieter Guilonard en Neeltje Kraak. Nics vijf jaar oudere broer Pieter speelt in het interbellum een belangrijke rol in de burgerluchtvaart. Hij schopt het tot Hoofd Technische Dienst en onderdirecteur van de KLM, maar komt op 18 juni 1939 bij Seattle om het leven wanneer de Boeing 307 *Stratoliner* waarin hij meevliegt, tijdens een testvlucht neerstort.⁶ Zelf slaagt Nic in juli 1921 voor het eindexamen van de 5-jarige HBS en meldt zich vervolgens aan voor de officiersopleiding van de Koninklijke Marine.⁷ Hij wordt aangenomen en aan het eind van de zomer arriveert hij op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder. Na een opleiding van drie jaar volgt in augustus 1925 zijn aanstelling als luitenant-ter-zee der derde klasse bij de Zeedienst. Enkele maanden later vertrekt Guilonard – die in de marine bekend staat als 'De Bels' – met de hagelnieuwe lichte kruiser Hr.Ms. *Java* naar Nederlands-Indië. Hij dient daar als zeeofficier op een flottieljevaartuig, Hr.Ms. *Koetei*, en het oude pantzerschip Hr.Ms. *De Zeven Provinciën*. Verder is hij enige tijd geplaatst op de marinekazerne Oedjong in Soerabaja.⁸

Naar de MLD

Begin 1929 keert Guilonard terug naar Nederland en wordt hij op eigen verzoek bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD) ingedeeld. Vliegend vanaf De Kooy en het watervliegkamp De Mok op Texel haalt hij de brevetten voor vliegtuigmitrailleursschutter en waarnemer (oktober 1929) en voor vlieger (juli 1930). Ondertussen heeft Nic Guilonard zijn toekomstige vrouw leren kennen, Wilhelmina Dorothea van Hoogstraten. In juni 1931 treden zij in Zeist in het huwelijk. Een maand later vertrekt Guilonard samen met zijn echtgenote met het *ss Indrapoera* naar Nederlands-Indië voor een tweede toer in de Oost. Op Java worden ook hun eerste twee kinderen geboren: Corry (1932) en Wilhelmina Dorothea (1934). In de herfst van 1934 keert het gezin terug naar Nederland. Guilonard wordt vanaf november van dat jaar geplaatst op vliegveld De Kooy. Vervolgens maakt hij in mei 1935 de overgang naar De Mok. Hier vervult hij vanaf januari 1937 de functie van eerste officier. In de tussentijd volgt nog de geboorte van hun zoon Frederik Leo Maria (1936).⁹

Na een detachering bij de Duitse vliegtuigbouwer Dornier te Friedrichshafen (tussen oktober 1937 en maart 1938), gaat Guilonard, inmiddels luitenant-ter-zee der eerste klasse, in 1938 wederom richting Nederlands-Indië.¹⁰ Hij vervult hier meerdere functies, totdat hij in februari 1941 opdracht krijgt zich aan te sluiten bij de *Netherlands Purchasing Commission* (NPC) in de Verenigde Staten. Dit is het centrale aankoopkantoor voor voornamelijk militair materieel voor de Nederlandse strijdkrachten. Guilonard



Nic Guilonard is in 1942 en 1943 vlieginstructeur bij de Royal Netherlands Military Flying School (RNMFS) te Jackson in Mississippi. (NIMH)

komt terecht op het kantoor van de NPC in Beverly Hills in Californië. Zijn belangrijkste taak bestaat uit 'de controle, de keuring en de afname van het voor den Marineluchtvaartdienst in Ned. Indië bestelde materieel'.¹¹

Instructeur

Na de val van Nederlands-Indië in maart 1942 wordt Guilonard enkele maanden later, het is dan inmiddels juni, als instructeur naar de *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS) te Jackson, Mississippi overgeplaatst. Hij voert er vanaf augustus het bevel over de *Advanced Training Twin Engine* op de Lockheed 12 en Beechcraft AT-11 en zwaait vervolgens de scepter over de operationele training op de B-25 *Mitchell*. Tegelijkertijd volgt hij ook de gevechtstraining op deze tweemotorige bommenwerper. Tevens is hij belast met de voorbereiding van de torpedoopleiding.¹²

Eind 1943 krijgt hij een nieuwe opdracht. Hij vertrekt naar Canada om er de geallieerde vliegopleidingen onder de loep te nemen. Dit alles ten behoeve van de naoorlogse wederopbouw van de MLD.¹³ Tot een afronding van deze studie komt het niet. Begin 1944 geeft het Ministerie van Marine opdracht hem zo snel mogelijk naar het Verenigd Koninkrijk te sturen 'Daar diensten Guilonard onontbeerlijk [zijn] voor voorbereiding en uitvoering heropbouw MLD verzoek hem zoo spoedig mogelijk naar Londen [te] dirigeren', valt te lezen in een diensttelegram.¹⁴ Eind maart 1944 komt de marineofficier aan in Groot-Brittannië. Hij arriveert er alleen want zijn vrouw Wilhelmina is zwanger van hun vierde kind: dochter Irene Francisca. Na haar geboorte maken ook de vijf overige gezinsleden met een troepentransportschip de overtocht. Dochter Corry herin-



Een B-24 van het 321 Squadron. Het was de bedoeling dat Nic Guilonard het bevel over deze MLD-eenheid zou overnemen zodra hij voldoende gevechtservaring had opgedaan bij het 206 Squadron. (NIMH)

nert zich jaren later nog de emotionele momenten van de hereniging: 'Daar stond hij, helemaal alleen op de kade in Plymouth, maar voorzien van een RAF-snor, ons op te wachten. Ik was door het dolle heen hem weer te zien.'¹⁵

Dönitz 'aanpakken'

Na korte plaatsingen op onder meer de vliegvelden Yeovilton en Easthaven, krijgt zijn loopbaan wederom een wending die hem naar het voornoemde Schotse vliegveld voert. De commandant van het 321 Squadron van de MLD, kapitein-luitenant-ter-zee Willem van Prooijen, moet medio 1945 worden vervangen. Nic Guilonard wordt als de meest geschikte kandidaat naar voren geschoven.¹⁶

Omdat het 321 Squadron, dat is gestationeerd op het RAF-vliegveld China Bay op Sri Lanka, met de *Liberator* opereert, wordt Guilonard op 4 september 1944 gedetacheerd bij het 206 Squadron in Schotland. Deze Britse eenheid vliegt namelijk eveneens met de viermotorige bommenwerper van Amerikaanse makelij. Het squadron maakt deel uit van RAF *Coastal Command*, het onderdeel dat zich richt op het bestrijden van de vijandelijke scheepvaart.

Het is niet onwaarschijnlijk dat Guilonard ook zelf de hand heeft gehad in deze plaatsing, want ondanks zijn al gevorderde leeftijd, doet hij volgens zijn dochter Corry al in de Verenigde Staten meerdere pogingen bij een operationele eenheid te worden ingedeeld: 'Ik wil zelf Dönitz te lijf gaan!' zou hij thuis in White Plains hebben uitgeroepen. De marineleiding steekt er echter telkens een stokje voor omdat hij 'te waardevol is'.¹⁷ Met het commandantschap van het 321 Squadron in het vooruitzicht, gaat ook 'Londen' overstag en kan alsnog aan de wens van Guilonard worden voldaan om als operationeel vlieger een steentje bij te dragen aan de geallieerde zaak. Hij moet hiervoor behoorlijk wat geduld opbrengen. In november 1944 wordt de Nederlandse marineofficier namelijk eerst naar het vliegveld Aldergrove gestuurd voor een aanvullende opleiding bij de *1674 Heavy Conversion Unit*.

Pas begin 1945 wordt hij gereed geacht voor het operationele werk. Op 15 januari staat zijn eerste missie als *Liberator*-gezagvoerder op de rol. De bijna twaalf uur durende patrouillevlucht verloopt zonder incidenten. Ook op 28 januari, 6, 10, 14, 19 en 23 februari en 11, 16 en 19 april staat hij met zijn bemanning op de *battle order*. Al deze oorlogsvluchten verlopen volgens plan, hoewel het blijft bij urenlang patrouilleren: er is geen gevechtscontact. En dan breekt de avond van de 20^e april aan waarbij het dramatisch mis gaat en waarbij MLD'er Guilonard en zijn bemanning, zo kort voor het einde van de oorlog in

Europa, het hoogste offer brengen.¹⁸ De vermissing en het uiteindelijke bericht van zijn sneuvelen veroorzaakt een bijna ondraaglijk verdriet bij Wilhelmina – die nooit meer zal hertrouwen – en de kinderen.

Dat geldt zeker ook voor dochter Corry, die op het moment van de vermissing twaalf jaar oud is. 'Hij had voor zijn vertrek me nog gezegd dat dit waarschijnlijk zijn laatste gevechtvlucht zou zijn en dat dan de oorlog wel snel voorbij zou zijn. Het was de bedoeling dat we dan teruggingen naar Nederland', aldus Corry 75 jaar later. 'Het zou allemaal anders lopen. 's Ochtends toen ik wakker werd was hij nog niet thuis. Ik ben op onze oprit gaan staan om hem te verwelkomen. De passerende slager vroeg me

nog: "Isn't the commander back yet?" Ik antwoordde hem dat ik hem op stond te wachten en dat hij wel snel zou arriveren. Maar in

plaats van mijn vader kwam een geestelijk verzorger van Leuchars. "I'm very sorry Corry, but your daddy is missing". Op dat moment zakte de wereld onder mijn voeten weg. Terwijl de rest van het land korte tijd later in een geweldige feestroes terecht kwam door de Duitse overgave, belandden wij in een jarenlang dierend rouwproces, waarbij we zo goed en zo kwaad als het ging het leven weer oppakten. Maar het mooie, avontuurlijke en onbevangen leven dat ik had was weg. Ik mis hem nog iedere dag.¹⁹

dr. P.E. (Erwin) van Loo is werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

Noten

- ¹ *The National Archives* (TNA), Londen, AIR 27-1224A-30, Operational Record Book 206 Squadron, 20 april 1945.
- ² *The National Archives* (TNA), Londen, AIR 27-1224A-30, Operational Record Book 206 Squadron, 20 april 1945 en P.B. Gunn, *Naught escapes us. The story of 206 Squadron*, Docking/Romsey 2015, 149-150.
- ³ *National Archives of Australia* (NAA), Canberra, A705, 166/40/598, TOPLIFF, George Henry - (Pilot Officer); Service Number - 419396; File type - Casualty - Repatriation; Aircraft - Liberator VIII KH410; Place - Norlund Forest, Jutland; Date - 21 April 1945 en P.B. Gunn, *Naught escapes us. The story of 206 Squadron*, Docking/Romsey 2015, 149-150.
- ⁴ *The National Archives* (TNA), Londen, AIR 27-1224A-30, Operational Record Book 206 Squadron, 20 april 1945.
- ⁵ 'Pilotengraf bij Aalborg' in: *Algemeen Handelsblad*, 23 juni 1947 en internet: https://www.waymarking.com/waymarks/WMJ04C_Flyverstenen_Torstedlund_Skov_Denmark.
- ⁶ 'De levensloop van Guilonard' in: *Christelijk sociaal dagblad voor Nederland De Amsterdammer*, 20 maart 1939.
- ⁷ 'Eindexamens H.B.S. 5.j.c.' in: *Algemeen Handelsblad*, 8 juli 1921 en 'Officieele berichten uit de Staatscourant' in: *Haagsche Courant*, 15 augustus 1925.
- ⁸ 'Marine en Leger. Hr.Ms. Java.' in: *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 3 oktober 1925; 'Marine-mutaties' in: *De Indische Courant*, 13 juni 1928 en telefoongesprek met Mevr. Corry Guilonard, 31 maart 2020.
- ⁹ NIMH, Collectie 113 Nalatenschappen, inv.nr. 1427 Naam: Guilonard N.; Rang: LTZ1; Stb.: 9000458; Geb./overl.data: 29.06.1904-

- 21.04.1945; Oorzaak: *Denemarken* (gesn.) en NIMH, Collectie 183, Persoonsdossiers KM, Guilonard, N., 29.06.1904 en Collectie 726 Nederlanders in Britse Luchtstrijdkrachten, inv.nr. 501, Guilonard, N.
- 10 'Zee- en landmacht.' in: *Algemeen Handelsblad*, 27 februari 1938.
- 11 Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie te Londen; Ministerie van Oorlog te Londen en afwikkeling daarvan, 2.13.71, inv.nr. 711, Instructie voor den luitenant ter Zee der 1^e klasse N. Guilonard en den Officier MSD der 1^e klasse W.P.J. Brunet de Rochbrune geldend tijdens de vervulling van een opdracht in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en inv.nr. 618, Brief J.E. Meijer Ranneft, Rear Admiral RNN, Naval Attache te Rear Admiral T.S. Wilkingson, Director of Naval Intelligence, Navy Department, Washington DC, 20th March 1942.
- 12 E-mail G.J. Casius, 7 maart 2020; O.G. Ward, P.C. Boer en G.J. Casius, *The Royal Netherlands Military Flying School : een unicum in de historie van de militaire vliegopleiding*, Den Haag 1985, 63-66 en R. van der Laan, *Royal Netherlands Military Flying School In United States of America Designed*, New York 1943, 66-82.
- 13 Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie te Londen; Ministerie van Oorlog te Londen en afwikkeling daarvan, 2.13.71, inv.nr. 684, Brief schout-bij-nacht J.E. Meijer Ranneft, marineattaché bij Ambassade der Nederlanden te Washington aan G.W. Boissevain, tijdelijk zaakgelastigde van de Nederlandse Legatie te Ottawa, 19 januari 1944.
- 14 Nationaal Archief, Den Haag, Marinestaf, 2.12.19, inv.nr. 293, Telegram uit. MAW BSO DE BDZ. Voor CRNMF en CLG punt. 1215-1233.
- 15 Telefoongesprek met Mevr. Corry Guilonard, 31 maart 2020.
- 16 Nationaal Archief, Den Haag, Marinestaf, 2.12.19, inv.nr. 288, Telegram uit. MAW BSO DE BDZ. Voor Helfrich. RUT 0124-1030.
- 17 Telefoongesprek met Mevr. Corry Guilonard, 31 maart 2020.
- 18 *The National Archives* (TNA), Londen, AIR 27-1224A-24, -28 en -30, *Operational Record Book 206 Squadron*, januari, februari en april 1945.
- 19 Telefoongesprek met Mevr. Corry Guilonard, 31 maart 2020.

Boeken



Krijgsmacht en handelsgeest. Om het machts-evenwicht in Europa 1648-1813

Auteurs	Marc van Alphen, Jan Hoffenaar e.a.
Uitgever	Boom Amsterdam, 2019
Omvang	552 blz.
Prijs	€ 55,00
ISBN	9789024430383

Dit is een indrukwekkend boek en niet alleen vanwege het formaat, de dikte, het gewicht en de grote hoeveelheid noten. Hoewel deze tweeënzestig pagina's aan bronverwijzingen de lezer in eerste instantie kunnen afschrikken, maken ze duidelijk dat het om een wetenschappelijk werk gaat. Tijdens het lezen wakkeren ze steeds meer nieuwsgierigheid aan voor het onderwerp.

'Krijgsmacht en handelsgeest' is het derde boek in een reeks van zes boeken die je nu al als Magnus Opus van het Nederlandse Instituut voor Militaire Historie mag beschouwen. Het beschrijft de ontwikkelingen van de Nederlandse krijgsmacht tijdens de periode waarin de Nederlandse Republiek zich als macht in Europa had gevestigd en waarin het vervolgens langzaam weer ten onder ging. Het volgt op het eerste boek in deze serie over het ontstaan van de Republiek tijdens de Tachtigjarige Oorlog en het is de tweelingbroer van het tweede

boek van de oorlogen over zee in die periode vanaf 1648 tot aan de val van de Republiek.

Wat het boek inhoudelijk indrukwekkend maakt is de wijze waarop het de periode in twee delen beschrijft. Het eerste deel behandelt chronologisch de militaire gebeurtenissen die de Republiek in gang zetten of waar zij aan onderworpen werd. In vier hoofdstukken wordt de tijdlijn helder in de context geplaatst van een continent in ontwikkeling. De schrijvers zijn er daarbij goed in geslaagd de 'spagaat' van de Republiek te beschrijven tussen enerzijds de noodzaak een grote handelsnatie te blijven en anderzijds zich als kleine natie te handhaven tussen de opkomst van de Europese grootmachten, in het bijzonder Frankrijk. Een spagaat die uiteindelijk slecht uitpakt voor de Republiek. Een mooi bijverschijnsel bij het lezen van dit eerste deel is dat men begint te begrijpen waar die vreemde animositeit tussen landmacht en marine vandaan komt. Overigens zonder dat de auteurs dit expliciet zo benoemen; het boek straalt een hoge mate van wetenschappelijke objectiviteit uit.

Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar het tweede deel van het boek. In vier hoofdstukken wordt de periode 1648-1813 thematisch behandeld. Hierdoor krijgt de lezer dieper inzicht in de achtergronden van de ontwikkeling van de Nederlandse krijgsmacht. Eerst wordt het organisatorische en financiële beleid in kaart gebracht en het is opmerkelijk vast te stellen hoe herkenbaar de dilemma's en keuzes zijn ten opzichte van de huidige tijd. Hoewel handelsgeest de drijvende kracht was achter al het beleid wordt ook de spanning tussen de handel en het beschikbaar houden van militaire

middelen geschetst. Geld speelde altijd een rol.

Het volgende hoofdstuk gaat in op de militaire techniek en tactiek. Duidelijk wordt hoe de Republiek innovatie gebruikte om een aantal geografische nadelen om te zetten in voordelen, zowel op land als op zee. Deze twee hoofdstukken zijn bijzonder interessant en lijken mij verplichte kost voor adelborsten en cadetten aan de NLDA. Overigens ook als onderdeel van het curriculum voor elke studie geschiedenis op andere Europese universiteiten.

De laatste twee hoofdstukken zijn het leukst om te lezen. Hierin staan boeiende beschrijvingen en analyses van het leven van de militair. Ik zou de beleidsmakers in het Haagse die zich bezighouden met personeel aanbevelen deze hoofdstukken eens goed te lezen. Dit geldt zeker voor het laatste hoofdstuk, over de houding van de 'Nederlandse' burger en maatschappij jegens de krijgsmacht. (Ik moet hier natuurlijk 'Republikeinse' schrijven.) Het beschrijft goed het waarom achter de zin 'De militair stond in de Republiek niet op een voetstuk' (pag. 446). Tegelijkertijd geeft het daar ook een nuance op. Ik begrijp nu wat beter waarom de verhouding tussen maatschappij en krijgsmacht in de Nederlandse cultuur anders is dan in andere landen. Het is wie wij zijn en dat goed kunnen onderbouwen maakt dit boek nog indrukwekkender. Ik geef toe, dit lijvige boek is niet geschikt om 's avonds voor het slapen gaan nog even in te lezen. Maar voor de liefhebber van de militaire historie is het zeker de moeite waard. Ik ben nieuwsgierig geworden naar de eerdere en toekomstige delen.

KLTZ b.d. Peter van Maurik