

Faculteit der Geesteswetenschappen, Universiteit Leiden

Ingeleverd op: 30 oktober 2018

De Republiek in een wurggreep

De Nederlandse marineblokkade tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945-1949)



Kandidaat:

Martin Hoekstra
s1188011

Opleiding:

Colonial and Global History
(research master)

Adresgegevens:

Verwijderd met het oog op de privacy van de kandidaat.

Scriptiebegeleider:

Dr. A.M.C. van Dissel

Afbeelding voorblad: Hr.Ms. RP 101 met een sleep van aangehouden tongkangs (Collectie NIMH).

Kaart 1: Belangrijke havenplaatsen in Java en Sumatra



Inhoudsopgave

Inleiding	6
De Koninklijke Marine in Indonesië (1945-1949).....	8
‘Een vergeten strijd’: het optreden van de KM in Indonesië in academische literatuur	10
Marineblokkades en sea power	11
Massageweld in Indonesië	13
Structuur en bronnen	15
Definities en spelling	16
Hoofdstuk 1: ‘Ik zál de Republiek ter zee wurgen’	17
De actoren	18
Actoren in Indonesië	19
Actoren in Nederland	20
Onder Brits gezag (augustus 1946 – december 1947)	22
De terugkeer van de KM.....	22
De aankomst van Pinke	24
Politieke overwegingen	25
De afsluiting van Straat Bali: een prelude	27
Smokkel aan de kusten van Sumatra	28
De ‘Blokade van Madura’	28
De laatste maanden onder Brits gezag.....	29
Richting de Eerste Politionele Actie (december 1946 – juli 1947)	30
Directe actie	30
Juridische inkadering.....	32
Intenties achter de juridische pijlers	33
Het maritieme beleid als struikelblok	34
De Eerste Politionele Actie en het vervolg (juli 1947 – december 1948).....	35
Internationale protesten	37
Verdere verscherpingen	38
De Tweede Politionele Actie en het vervolg (december 1948 – augustus 1950)	40
Op weg naar de Tweede Politionele Actie	40
Gevolgen voor het maritieme beleid	41
De laatste maanden en de aflossing van Pinke	42
Conclusie	43

Hoofdstuk 2: Patrouilles in een ‘notendop’	45
Het materieel.....	45
Geschiktheid van de marineschepen	45
Kwantiteit en allocatie van de marineschepen	49
Vliegend materieel	52
De walorganisatie	53
Het personeel	56
Algemene situatie marinepersoneel	56
Personeel bij de patrouilledienst	58
KVD-personeel onder de loep	59
Buitensporig geweld.....	62
Conclusie	65
Hoofdstuk 3: De levenslijn van Indonesië	66
De blokkadebrekers.....	67
De connectie met Singapore	67
Nieuwe maritieme smokkelnetwerken	69
Smokkel in de praktijk	70
Bijdrage van de blokkadebrekers	72
Gevolgen van de blokkade in Republikeins gebied	77
Wapens.....	77
Voedsel	78
Medicijnen.....	83
Kleding	83
Vervoer- en verbindingsmiddelen.....	84
Conclusie	84
Conclusie	86
Bijlagen.....	89
Bijlage I: Ontwerp-verordening van het Militair Gezag uit 1946	89
Bijlage II: Verordening Goederenvervoer 1947 II.....	90
Lijst van veelgebruikte afkortingen	92

Lijst van geraadpleegde bronnen	93
Geraadpleegde archieven	93
Gedrukte bronnen	93
Literatuur	93



Een Indonesische prau wordt door een patrouillevaartuig van de Koninklijke Marine aan een onderzoek onderworpen (Collectie NIMH).

Inleiding

Op 17 januari 1948 sloten Nederland en de Republiek Indonesië een wapenstilstand na onderhandelingen op een transportschip van de Amerikaanse marine, de USS *Renville*. Deze zogenaamde Renville-overeenkomst kwam tot stand onder auspiciën van de Commissie van Goede Diensten (CGD), een orgaan dat door de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (VN) was ingesteld om te bemiddelen in het koloniale conflict. In het akkoord werden de grenzen tussen het Nederlandse en Republikeinse gebied – zoals die waren ontstaan tijdens de Eerste Politie Actie¹ – bevestigd. De overeenkomst hield tevens in dat de Republikeinse troepen zich zouden terugtrekken naar het eigen grondgebied. De partijen zouden via onderhandelingen proberen het conflict te beslechten, zoals eerder ook al was afgesproken in het Akkoord van Linggadjadi van 15 november 1946. De CGD moest toezicht houden op de naleving van de overeenkomst en bemiddelen bij de voortgaande onderhandelingen.²

Het vijfde beginsel van de Renville-overeenkomst stelde bovendien dat economische activiteit, handel, vervoer en verbindingen tussen alle delen van de archipel zo spoedig mogelijk zouden worden hersteld door beide partijen.³ Verschillende gebieden binnen het eilandenrijk kampten met grote tekorten aan voedsel, medische voorzieningen, textiel, vervoersmiddelen, grondstoffen en machines. In de Indonesische archipel was zeevervoer van oudsher van groot belang om alle gebieden van de meest essentiële levensmiddelen te kunnen voorzien. In de beroerde economische situatie waarin Indonesië verkeerde aan het einde van de Tweede Wereldoorlog kwam tijdens de onafhankelijkheidsstrijd nauwelijks verbetering, doordat beide partijen het vervoer van essentiële middelen naar het grondgebied van de tegenstander zo veel mogelijk verhinderden. Bovendien waren er smokkelaars actief die waardevolle grondstoffen en productiemiddelen tegen woekerprijzen naar het buitenland poogden te verscheppen. In de loop van 1946 hadden de Nederlandse autoriteiten steeds meer grip gekregen op het scheepvaartverkeer, waardoor zij een belangrijk deel van het goederen- en personenvervoer op zee controleerden. Dit maakte dat, naar mate de oorlog vorderde, de tekorten vooral in de Republikeinse gebieden voelbaar waren.⁴

Zes maanden na het afsluiten van de Renville-overeenkomst verliepen de onderhandelingen nog steeds stroef. Van de afspraken in het akkoord kwam in de praktijk weinig terecht. Dit gold ook voor Artikel 5, zo concludeerde de CGD:

Six months later, the Republican-controlled areas of Java and Sumatra still suffer from shortages, in some cases severe shortages, of most types of materials and manufactured goods that cannot be produced locally. Reports [...] indicate in particular grave deficiencies of transportation equipment and supplies (deficiencies which hamper the movement of goods within Republican areas and thus cause further local dislocations and shortages), and almost all categories of equipment and materials required for rehabilitation and reconstruction. In

¹ Politie Actie is een eufemistische benaming voor de twee militaire offensieven van Nederlandse zijde tijdens het koloniale conflict in Indonesië. De Eerste Politie Actie – ‘Operatie Product’ – duurde van 21 juli tot 5 augustus 1947, de Tweede Politie Actie – ‘Operatie Kraai’ – van 19 december 1948 tot 5 januari 1949.

² Voor meer over het Renville-akkoord zie: Herman Burgers, *De garoeda en de ooievaar: Indonesië van kolonie tot nationale staat* (Leiden 2011), 560-571.

³ *Ibidem*, 567.

⁴ George McTurnan Kahin, *Nationalism and Revolution in Indonesia* (Ithaca 1952), 250-255.

*many areas supplies of such items as textiles, paper and certain kinds of medical supplies are seriously inadequate. Shortages of foodstuffs, fortunately, are localized in nature.*⁵

Volgens de Republikeinse vertegenwoordigers was er sprake van een marineblokkade, waarmee de Nederlandse strijdkrachten probeerden de Republiek te verwurgten. Zij dienden hierover een klacht in bij de Veiligheidsraad, die vervolgens de CGD vroeg een rapport op te stellen over de effecten van de Nederlandse regulering van het scheepvaartverkeer in de archipel. Overigens werd daarin – na protesten van Nederlandse zijde over de terminologie – niet over een blokkade gesproken, maar over ‘regulations governing domestic and international trade’. In de praktijk kwam het volgens de CGD echter wel degelijk op een blokkade neer:

*Whatever the intent, the practical effect of this complex of regulations enforced by the Netherlands Indies Government is to designate as illegal and so to prevent a large proportion of the trade which might otherwise be expected to take place between territories controlled by the Republic and between these territories and other areas. According to the Committee's information [...] central Java, which contains an overwhelming proportion of the Republic population, has been practically cut off from sea-borne trade and trade with other Republican areas.*⁶

Nadat de CGD haar rapport had ingediend, kwam de kwestie van de zogenaamde Nederlandse marineblokkade op de agenda van de Veiligheidsraad. De Nederlandse vertegenwoordiger aldaar – de heer Eelco van Kleffens – stelde echter in een verwerend betoog dat de berichten over een blokkade van de Republikeinse gebieden berustten op propaganda van de tegenstander. Hij concludeerde:

*That then, Mr. Chairman, is what the Government of the Republic ventures to call a blockade. I hope I have succeeded in convincing you that it is in no sense a blockade. But the word 'blockade' has a nasty ring: it savours of strangulation. It therefore is eminently fit to besmirch an opponent by its use as propaganda. [...] I have given you facts and figures showing that there is no question of strangling the Republic.*⁷

Uiteindelijk zou de aanklacht in de Veiligheidsraad voor Nederland met een sisser aflopen. Er werd slechts een resolutie aangenomen waarin beide partijen werden aangespoord de Renville-overeenkomst volledig en zo snel mogelijk te implementeren.⁸ De vraag of er sprake was van een Nederlandse marineblokkade die poogde alle bevoorradinglijnen van het Republikeinse gebied af te snijden, bleef daarmee onbeantwoord.

Ook achteraf is er door historici weinig aandacht besteed aan deze kwestie. Over de politieke ontwikkelingen en de oorlogshandelingen in de dekolonisatiestrijd van Indonesië zijn boekenkasten vol geschreven. Het academische debat richt zich echter vrijwel volledig op de strijd om de heerschappij op de verschillende eilanden. De zeeën die deze eilanden omgeven en die de verbinding vormen tussen de delen van de archipel – alsmede met het buitenland – worden daarbij vaak over het hoofd gezien. De zee was echter voor beide partijen cruciaal als het ging om bevoorradingen en

⁵ Nationaal Archief te Den Haag (NA), Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering en de daarbij gedeponeerde archieven (toegangsnummer 2.10.14), inv.nr. 4438, Rapport van de Commissie van Goede Diensten aan de Veiligheidsraad betreffende handelsrestricties in Indonesië, 22 juli 1948.

⁶ Ibidem.

⁷ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Open telegram van de Nederlandse Vertegenwoordiging bij de VN aan de Directie Verre Oosten (DIRVO) te Batavia, 29 juli 1948.

⁸ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Resolutie van de Veiligheidsraad van 29 juli 1948 (S/AC.10/CONF.2/20).

troepenvervoer, maar ook voor de wederopbouw van de Indonesische economie. Een Nederlandse blokkade kan de uitkomst van deze processen hebben bepaald. De vraag roept zich daarom op of er sprake was van een bewuste en effectieve blokkade van de Republikeinse gebieden, uitgevoerd door de Koninklijke Marine (KM). Was het doel van de Nederlandse autoriteiten daadwerkelijk om de Republiek economisch onder druk te zetten, zoals door haar regering werd beweerd? Beschikte de KM in Indonesië direct na de Tweede Wereldoorlog wel over voldoende middelen voor de uitvoering van een blokkade ter zee? Hoe werd het hoofd geboden aan de Republikeinse pogingen de marinecontroles te ontwijken? Waren deze pogingen succesvol of werd de handel vrijwel stilgelegd, zoals het CGD-rapport stelde? In welke mate werden de aanvoerlijnen van de Republikeinse strijdkrachten aangetast en heeft de marine-inzet daarmee significante invloed uitgeoefend op de uitkomst van het landoptreden? Wat waren de gevolgen van het Nederlandse beleid voor de inwoners van de Republiek?

Deze scriptie beoogt daarbij invulling te geven aan drie lacunes binnen de historiografie: (1) de bijdrage van de KM aan de Nederlandse oorlogsinspanning in Indonesië – waarbij dit voorbeeld tevens kan dienen als *case study* voor het functioneren van de zeestrijdkrachten binnen *counterinsurgency*-conflicten, (2) marineblokkades als machtsmiddel en (3) de vermeende blokkade van Republikeins gebied als een vorm van massageweld. De huidige stand van het onderzoek wordt hieronder verder uiteengezet.

De Koninklijke Marine in Indonesië (1945-1949)

Er zijn goede verklaringen voor de achtergestelde rol van de zeestrijdkrachten in het historische corpus over de onafhankelijkheidsstrijd in Indonesië. Numeriek gezien maakte het personeel van de marine maar een klein deel uit van de Nederlandse strijdkrachten in de archipel. Van de 200.000 militairen die onder Nederlandse vlag vochten, vielen er 14.000 onder het commando van de Koninklijke Marine (KM). Daarvan was grofweg de helft in dienst bij de Mariniersbrigade, die voornamelijk op land actief was. Het marinepersoneel dat op de vloot, aan wal of bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD) diende, telde op het hoogtepunt slechts 7.000 militairen, minder dan 5 procent van de totale troepensterkte.⁹

Bovendien was de oorlog in Indonesië overwegend een guerrillastrijd die werd gevoerd door infanterie-eenheden. Dit is vergelijkbaar met veel andere *counterinsurgency*-oorlogen.¹⁰ Militaire historici hebben zich in hun onderzoek naar dergelijke conflicten dan ook met name op het landoptreden gefocust. Daar waar studies naar de inzet van het luchtwapen inmiddels een plaats binnen de *counterinsurgency*-doctrines hebben verworven, is de rol van de zeestrijdkrachten in dergelijke militaire confrontaties nog steeds onderbelicht.¹¹ Een mogelijke verklaring hiervoor is de minimale rol die de marine heeft gespeeld in de meest recente grote conflicten van deze aard – in

⁹ R.E. van Holst Pellekaan en I.C. de Regt, *Operaties in de Oost: de Koninklijke Marine in de Indische archipel (1945-1951)* (Amsterdam 2003), 135-136.

¹⁰ *Counterinsurgency* kan worden gedefinieerd als de maatregelen contra een opstand of rebellie tegen een gevestigde autoriteit, waarbij de opstandelingen niet worden erkend als een tegenstander in een reguliere oorlog.

¹¹ Voor meer over het gebruik van het luchtwapen in *counterinsurgency*-conflicten zie James S. Corum en Wray R. Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists* (Kansas 2003) en Andrew Mumford, 'Unnecessary or Unsung? The Utilisation of Airpower in Britain's Colonial Counterinsurgencies', *Small Wars & Insurgencies* 20(3-4) (2009), 636-655. Voor meer over de Militaire Luchtvaart in Indonesië, zie O.G. Ward, *De Militaire Luchtvaart van het KNIL 1945-1950* (Weesp 1985) en P.C. Boer, *De jachtvliegtuigen, Army Co-operation- en lesvliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL 1945-1950* (Amsterdam 2009).

Mali, Afghanistan en Irak.¹² Tevens kan worden gesteld dat daar waar de zeestrijdkrachten van de *insurgents* zwak zijn, de maritieme aspecten van het conflict sneller over het hoofd worden gezien. In het geval van de Republiek Indonesië is daar zeker sprake van. Van de Republikeinse marine, de *Angkatan Laoet Republik Indonesia* (ALRI) had de KM nauwelijks iets te duchten. Deze organisatie bleef beperkt tot enkele kleinere motorvaartuigen die deels van de Japanse marine waren overgenomen. De strijd op zee werd grotendeels gemeden en als het tot een ontmoeting kwam, delfde de ALRI meestal snel het onderspit tegen een superieure tegenstander.¹³

Enkele geschiedwetenschappelijke studies naar de inzet van maritieme strijdkrachten in dekolonisatieconflicten hebben laten zien dat de marine wel degelijk een rol van betekenis kan spelen in *counterinsurgency*-oorlogen. Daarbij is ook het instrument van de marineblokkade met succes ingezet, bijvoorbeeld door de Franse marine in de Algerijnse Onafhankelijkheidsoorlog en door de gecombineerde zeestrijdkrachten van de Britse *Commonwealth* in de *Malayan Emergency*.¹⁴ Een studie naar een soortgelijke inzet van de KM in Indonesië vormt een belangrijke aanvulling op de beperkte lijst van wetenschappelijke publicaties over het optreden van de zeestrijdkrachten in dekolonisatieconflicten.

Wat ook een rol heeft gespeeld in het gebrek aan aandacht voor het maritieme optreden in Indonesië is dat voor de KM zelf de taak weinig allure had. De marineleiding in Den Haag had na afloop van de Tweede Wereldoorlog nieuwe prioriteiten gesteld voor de vloot, die in wederopbouw was. De KM moest haar beperkte geografische visie afschudden en zich gaan richten op de bescherming van de Nederlandse belangen op het wereldtoneel. Daarbij werd tevens gekeken naar de rol die gespeeld kon worden binnen het NAVO-bondgenootschap. De 'regionale taak' in Indonesië – die bovendien grotendeels moest worden uitgevoerd met klein materieel – paste niet binnen deze plannen. Het was het Ministerie van Marine er daarom veel aan gelegen om zo min mogelijk materieel en personeel naar de Oost te sturen. Wat de leiding van de KM betrof, was de regulering van het scheepvaartverkeer in de Indonesische archipel een politionele taak, die moest worden uitgevoerd door de Nederlands-Indische regering.¹⁵ Deze beperkte belangstelling voor de patrouilledienst in kustwateren komt overeen met het recente oordeel van de Britse marinehistoricus Steven Paget dat 'larger Western navies have tended to prioritise blue water over green and brown water capability'.¹⁶

Het optreden van de KM in Indonesië heeft dus weinig status verworven binnen de eigen gelederen. Daarbij zal wellicht hebben meegespeeld dat een belangrijk deel van het werk bestond uit patrouilleren en het controleren van het scheepvaartverkeer, taken die soms als eentonig en weinig spannend werden ervaren. Toch was het takenpakket van de KM in deze periode behoorlijk gevarieerd. Naast de patrouillegang en transportwerkzaamheden voor de krijgsmacht en de Nederlands-Indische regering, werd de marine in de periode direct na de Japanse capitulatie ingezet voor vlagvertoon door de gehele archipel. In het machtsvacuüm dat ontstond na het vertrek van de Japanners was bovendien

¹² Steven Paget, "'A Sledgehammer to Crack a Nut'?" Naval Gunfire Support During the Malayan Emergency', *Small Wars & Insurgencies* 28(2) (2017), 361-384, 263.

¹³ Zie voor enkele voorbeelden zie Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 101-102, 143-144.

¹⁴ Zie voor het marine-optreden van de Britse Commonwealth in Maleisië: Jeffrey Grey, 'Naval operations in peripheral conflicts: The Malayan Emergency (1948-1960) and Confrontations (1962-1966)', in: Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine (eds), *Naval Power and Expeditionary Warfare: Peripheral campaigns and new theatres of naval warfare* (New York 2011), 129-140. Voor het optreden van de Franse marine in Algerije zie: Bernard Estival, 'The French navy and the Algerian war', *Journal of Strategic Studies* 25(2) (2002), 79-94.

¹⁵ G. Teitler, 'Een vergeten strijd: patrouilles, smokkel en infiltratie', in: G. Teitler en P.H.M. Groen (eds), *De Politionele Acties* (Amsterdam 1987), 144-161, 144-145.

¹⁶ Paget, "'A Sledgehammer to Crack a Nut'?", 263.

een chaotische situatie ontstaan waarin smokkel en zeeroof voor een korte tijd konden opbloeien. Daarom moest allereerst de orde op zee worden hersteld. Bovendien waren mijnneveegoperaties van groot belang om veilige vaarroutes te kunnen garanderen. Gedurende het militaire conflict met de Indonesische strijdgroepen werden de schepen en vliegtuigen van de KM tevens ingezet bij het uitvoeren van kustbombardementen en verzorgde de marine troepenvervoer over zee en door de lucht. Daarnaast speelden de maritieme strijdkrachten een belangrijke rol bij landingen van troepen.¹⁷

Overigens was de KM niet de enige instantie in Indonesië die patrouillediensten op zee verzorgde. Ook de Indische Gouvernementsmarine bewaakte de wateren rond de archipel, als uitvoerend orgaan van de Dienst van Scheepvaart. In februari 1947 werd deze instelling omgedoopt tot Departement van Scheepvaart en daarmee losgekoppeld van het Indische Departement van Marine, waar het van oudsher was ondergebracht. Waar het de smokkelbestrijding aanging, bleef het nieuwe departement echter onder auspiciën van de KM opereren. De Gouvernementsmarine richtte zich tijdens dit conflict op de particuliere smokkel in gebieden die onder Nederlands gezag stonden, waar de KM de maritieme activiteiten die ten bate kwamen van de Republiek bestreed. Dit onderzoek concentreert zich daarom op de operaties van de KM.¹⁸

‘Een vergeten strijd’: het optreden van de KM in Indonesië in academische literatuur

Het optreden van de Koninklijke Marine in Indonesië tussen 1945 en 1949 verdient dus meer dan slechts een voetnoot in de geschiedenisboeken. Dat vond ook marinehistoricus Ger Teitler, die in 1987 een kort artikel schreef over de rol die de KM speelde tijdens het dekolonisatieconflict. Daarin noemde hij het Nederlandse marine-optreden met recht ‘een vergeten strijd’.¹⁹ Destijds was het de eerste academische publicatie die specifiek handelde over het functioneren van de zeestrijdkrachten in deze oorlog. In de standaardwerken over de oorlog in Indonesië wordt aan het maritieme optreden meestal niet veel meer dan een alinea gewijd – met uitzondering van een aantal landingsoperaties – waarbij de vermeende blokkade niet is onderzocht maar als gegeven is aangenomen.²⁰

Drie jaar later publiceerde Teitler een boek over viceadmiraal Albertus Samuel Pinke, die tijdens de dekolonisatieperiode als Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië (CZMNI) het bevel voerde over de KM in de Oost. Het boek richtte zich voornamelijk op politieke en strategische debatten over het functioneren van de marine in Indonesië en de standpunten die Pinke innam met betrekking tot die zaken. De operationele aspecten spelen een minder grote rol in deze publicatie en dienen vooral ter illustratie van de grotere lijnen. Teitler zelf zag zijn studie als een eerste stap in het onderzoek naar het optreden van de KM in deze periode. Hij erkende bovendien dat de gelimiteerde reikwijdte van zijn boek te maken had met de beperkte toegankelijkheid van de relevante archieven.²¹

Het zou vervolgens nog dertien jaar duren voordat de voormalige marineofficieren R.E. van Holst Pellekaan en I.C. de Regt met een nieuwe publicatie kwamen over de KM in Indonesië. *Operaties*

¹⁷ Teitler, ‘Een vergeten strijd’, 145. Verschillende voorbeelden van deze activiteiten zijn bovendien te vinden in Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost* en G. Teitler, *Vlootvoogd in de knel: Vice-admiraal A.S. Pinke tussen de marinestaf, Indië en de Indonesische revolutie* (Assen 1993).

¹⁸ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 100.

¹⁹ Teitler, ‘Een vergeten strijd’, 144-145.

²⁰ Zie bijvoorbeeld Burgers, *De garoeda en de ooievaar*. Jan Bank, *Katholieken en de Indonesische Revolutie* (Baarn 1983). P.M.H. Groen, *Marsroutes en dwaalsporen: het Nederlands militair-strategisch beleid in Indonesië 1945-1950* (Den Haag 1991). Rémy Limpach, *De brandende kampongs van generaal Spoor* (Amsterdam 2016).

²¹ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 10-11.

in de Oost voorzag daarbij in de opvulling van een belangrijke lacune in de literatuur door te focussen op de operationele dimensie. De studie is echter weinig kritisch en zeer beschrijvend van aard, met als resultaat een lange opsomming van operaties en vlootbewegingen zonder dat daarbij wordt geanalyseerd wat het belang of de representativiteit van de verschillende gebeurtenissen was. Het boek boet verder in aan academisch belang door het ontbreken van voetnoten, waardoor de herkomst van de bronnen soms moeilijk te achterhalen valt.²²

Gezien de verscheidenheid aan taken die de KM in Indonesië heeft uitgevoerd, is er nog veel onderzoek te doen op dit vlak. Deze studie beoogt om een klein deel van dit gat te dichten door de regulering van het scheepvaartverkeer en de handhaving daarvan door de marine centraal te stellen. In plaats van mij te richten op de strategische dan wel de operationele aspecten, belicht deze scriptie de interactie tussen de doelen, de uitvoering en de resultaten van de vermeende blokkade. Met deze nieuwe, integrale aanpak hoop ik – waar dit in de huidige wetenschappelijke literatuur over de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog ontbreekt – een goed onderbouwde uitspraak te kunnen doen over de effectiviteit van het Nederlandse maritieme beleid in de Indonesische archipel, als bijdrage aan de Nederlandse oorlogsinspanning. Hiervoor moeten eerst enkele theoretische aspecten van *sea power* en marineblokkades in ogenschouw worden genomen.

Marineblokkades en sea power

Volgens de Amerikaanse marinehistorici Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine is de marineblokkade een waardevol militair-tactisch instrument: ‘as a military tactic naval blockades have time after time shown themselves to be one of the most efficient ways to exert pressure on an opponent’.²³ Het uitoefenen van een blokkade is een belangrijk instrument van *sea power*, de mate waarin een land in staat is om – in vergelijking met andere naties – militaire en economische macht uit te oefenen op zee. Het is daarom des te opvallender dat er binnen de academische literatuur weinig is gepubliceerd over blokkadetactieken. Dit kan deels worden verklaard aan de hand van het begrip ‘zeblindheid’, de algemene onwetendheid over het belang van het gebruik van de zee, zowel gedurende als buiten militaire conflicten.²⁴ De term wordt behalve in de militaire doctrine tegenwoordig gebruikt om blindheid voor de economische afhankelijkheid – of de mate van vervuiling – van vervoer over zee aan te duiden. Het wil dus zeggen dat men zich niet bewust is van wat er zich op zee afspeelt, ook al kan de impact hiervan groot zijn, omdat het zich buiten het zicht afspeelt.

Alhoewel de uitoefening van een blokkade een belangrijk onderdeel van het takenpakket van de zeestrijdkrachten is, zal het voor marinepersoneel, politici, journalisten, historici en het grotere publiek niet het meest begeerde onderwerp zijn. Blokkadepatrouilles kunnen wellicht monotoon en geestdodend zijn – het ontbreekt bovendien aan de spanning en het zichtbare effect van een zeeslag of kustbombardement – maar dat betekent niet dat ze geen effect hebben op het verloop van een oorlog. Dat maakt dat marineblokkades toch een belangrijke plaats verdienen in de marinehistoriografie.

Over het algemeen zijn zeeblokkades effectiever wanneer de geblokkeerde partij niet kan terugvallen op aanvoer- en communicatielijnen over land. Elleman en Paine constateren dan ook dat

²² Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*.

²³ Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine, ‘Introduction’, in: Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005* (New York 2006), 3.

²⁴ Richard Harding, *Modern Naval History: Debates and Prospects* (Londen en New York 2016).

blokkades van eilanden of geïsoleerde schiereilanden het vaakste het gewenste effect hebben, waarbij zowel het economische verkeer als de militaire activiteiten van de tegenstander onder druk worden gezet.²⁵ De vermeende Nederlandse blokkade van het eilandrijk Indonesië vormt een hiermee vergelijkbaar scenario. De omstandigheden in dit gebied lijken dus relatief gunstig voor het uitvoeren van een effectieve blokkade op zee.

Om het operationele en strategische succes van een marineblokkade te kunnen beoordelen, hebben Elleman en Paine zes factoren geïdentificeerd, te weten: *time* (het verloop en de duur van de blokkade), *space* (de afstand tussen de blokkade en het geblokkeerde gebied en tussen de blokkade en de thuisbasis van de blokkerende krijgsmacht), *force* (de beschikbare instrumenten voor de uitvoering van de blokkade), *goals* (de strategische en operationele doelen van de blokkade), *enemy adaptation* (het succes van de vijand in het omzeilen van de blokkade) en *overall effectiveness* (de mate waarin operationele en strategische doelen worden bereikt in relatie tot de kosten en grootschaligheid van de inzet van de zeestrijdkrachten).²⁶ Deze factoren worden in deze studie gebruikt om de effectiviteit van het Nederlandse maritieme beleid te analyseren.

Bij het beoordelen van marineblokkades moet ook de juridische context worden beschouwd. Het meest recente internationale verdrag waarin afspraken zijn gemaakt over de rechtmatigheid van zeeblokkades binnen het oorlogsrecht is de Declaratie van Londen van 1909. Hierin werd vastgesteld dat een blokkade effectief moest zijn en door een adequate strijdmacht moest worden gehandhaafd om rechtsgeldig te zijn.²⁷ Deze weinig concrete regeling was in 1856 al in de Vrede van Parijs opgenomen om zogenaamde 'papierblokkades' te voorkomen. Daarbij werd een afgekondigde blokkade niet op zee gehandhaafd, maar konden goederen die bestemd waren voor de vijand wel willekeurig in beslag worden genomen. In de Declaratie van Londen werden daarnaast de rechten van neutrale schepen vastgelegd, maar ook hier bleef veel onduidelijk. Zo was niet evident in hoeverre schepen tot buiten het geblokkeerde gebied mochten worden achtervolgd en aangehouden. Inachtneming van de afspraken van 1909 was daarom eerder regel dan uitzondering. Door de razendsnelle technologische ontwikkelingen in de twintigste eeuw raakten de afspraken al snel in onbruik.²⁸

Toch vormde de Declaratie van Londen tijdens de dekolonisatieoorlog in Indonesië nog steeds de juridische context waarin het blokkaderecht werd begrepen. Zo was de lijst van absolute contrabanden die door de Nederlandse strijdkrachten werd opgesteld nog steeds gebaseerd op die uit het akkoord in 1909.²⁹ Voor de Nederlands-Indische regering hield dit tevens in dat het afkondigen van een blokkade de erkenning van de Republiek als een tegenstander in een reguliere oorlog zou betekenen. Het is dus belangrijk om vast te stellen dat zelfs als het doel van de Nederlandse autoriteiten een strikte blokkade van de Republiek was, de term nooit openlijk kon worden gebruikt. Zonder een blokkade af te kondigen bleef het operatiegebied van de KM echter beperkt tot de territoriale wateren van de koloniale staat, het zeegebied binnen drie zeemijlen van de kustlijn van de

²⁵ Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine, 'Conclusions', in: Elleman en Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower*, 256.

²⁶ Elleman en Paine, 'Conclusions', 250.

²⁷ Wolff Heintschel von Heinegg, 'Naval Blockade and International Law', in: Elleman and Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower*, 14.

²⁸ Ibidem, 15.

²⁹ A.S. Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer in de Indonesische wateren 1946-1949', *Marineblad* 60 (1950), 992-1011, 1000. Raadpleegbaar in NA, Archief A.S. Pinke (toegangsnummer 2.21.130), inv.nr. 45.

Nederlands-Indische staat.³⁰ Dit bemoeilijkt de handhaving van de maritieme maatregelen aanzienlijk. Tegen beschuldigingen van een blokkade kon Nederland zich nu evenwel verdedigen door te stellen dat er alleen sprake was van een blokkade als deze ook in open zee werd gehandhaafd.³¹

Voor de rechtsgeldigheid van blokkades was na de Tweede Wereldoorlog het oordeel van de VN Veiligheidsraad van belang. Zoals we hebben gezien, heeft dit orgaan zich nooit eenduidig uitgesproken over de Nederlandse maatregelen met betrekking tot het scheepvaartverkeer in de archipel, maar het rapport van de CGD en de discussie daarover in de Veiligheidsraad is wel een graadmeter voor de internationale acceptatie van het beleid.

Massageweld in Indonesië

Deze scriptie moet tevens worden gezien in de context van het geschiedwetenschappelijke en maatschappelijke debat over het gebruik van geweld in de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog. In het recente en invloedrijke boek *De brandende kampongs van generaal Spoor* gebruikt historicus Rémy Limpach de term 'massageweld' voor het beschrijven van gewelddadige 'handelingen die grote aantallen burgerbevolking en ontwapende militairen en strijders direct of indirect troffen'.³² Hieronder valt ook het veroorzaken van hongersnood en ondervoeding onder de bevolking door het ondermijnen van de voedselvoorziening. Het begrip wordt in internationaal academisch onderzoek naar geweldsgebruik gehanteerd om grootschalig gebruik van niet-genocidaal geweld gedurende *counterinsurgency*-oorlogen mee aan te duiden.³³ In die zin is de vraag of er een Nederlandse marineblokkade heeft bestaan die de bevolking in de Republikeinse gebieden heeft onttrokken aan voedsel, medicijnen en andere primaire levensbehoeften dus zeer relevant voor het geweldsonderzoek.

De kwestie van extreem geweldsgebruik tijdens de oorlog in Indonesië kwam in 1969 voor het eerst onder de aandacht van het grote publiek toen Indië-veteraan Joop Hueting in het televisieprogramma *Achter het Nieuws* bekende dat hij getuige was geweest van meerdere gevallen van extreem militair geweld en oorlogsmisdaden.³⁴ Na de ontboezemingen van Hueting – die in Indonesië had gediend als infanterist en medewerker van de inlichtingendienst – besloot de Nederlandse regering een onderzoek in te stellen naar het gebruik van geweld in de dekolonisatieoorlog. Dit resulteerde nog datzelfde jaar in de *Excessennota*, een rapport dat werd opgesteld door een aantal ambtenaren onder directe supervisie van minister-president Piet de Jong. Hierin werd vastgesteld dat er in deze periode wel sprake was van extreem geweld, maar dat dit niet van structurele aard was. Door het grote aantal troepen dat in Indië diende, waren 'excessen' nu eenmaal niet te voorkomen geweest.³⁵

In de 40 jaar na de publicatie van de *Excessennota* zijn er verschillende studies uitgevoerd die wezen op een meer structurele toepassing van extreem geweld door Nederlandse troepen. Wellicht

³⁰ G. Teitler, *Ambivalentie en aarzeling: het beleid van Nederland en Nederlands-Indië ten aanzien van hun kustwateren, 1870-1962* (Assen 1994), 240-241.

³¹ Ibidem, 998.

³² Limpach, *De brandende kampongs*, 60.

³³ Ibidem, 61.

³⁴ VARA, *Achter het Nieuws in Zuid-Celebes*, Volledige tekst van de Achter het Nieuws-uitzending van 30 juni 1969 (Hilversum 1969).

³⁵ De *Excessennota*: Nota betreffende het archiefonderzoek naar de gegevens omtrent excessen in Indonesië begaan door Nederlandse militairen in de periode 1945-1950. Ingeleid door Jan Bank (Den Haag 1995).

het meest in het oog springende werk is *Ontsporing van Geweld* van veteranen Jacques van Doorn en Wim Hendrix.³⁶ In dit boek uit 1970 concludeerden de auteurs dat er geen sprake was van geïsoleerde excessen, maar dat er aan het extreme geweldsgebruik van de Nederlandse krijgsmacht een patroon ten grondslag lag, waar de militaire en civiele gedragsdragers verantwoordelijkheid voor droegen. Ondanks dat Van Doorn als hoogleraar sociologie een gevestigde status had, verwierf de studie weinig bekendheid in academische kringen. In zekere zin viel het werk in dorre aarde tussen de disciplines van de sociologie en de geschiedwetenschap in.³⁷

In de jaren na de onthullingen van Hueting kwam de maatschappelijke discussie over geweldsgebruik om de zoveel tijd op gang als er nieuwe feiten aan het licht kwamen. Er werd dan door de media en de politiek voor korte tijd aandacht aan besteed, maar een sterke veteranenlobby en het diepgewortelde gevoel in de Nederlandse samenleving dat Nederlandse soldaten geen gelijkenis konden tonen met de Duitse en Japanse bezetters uit de Tweede Wereldoorlog, voorkwamen dat er brede maatschappelijke reflectie plaatsvond. Zowel in de wetenschap als in de samenleving vond de notie van een brede implementatie van extreem geweld door de Nederlandse troepen in Indonesië dus slechts op kleine schaal ingang.³⁸

Dit zou duren tot 2011, toen negen Indonesische weduwen en een overlevende de Nederlandse staat met succes aanklaagden naar aanleiding van een massaexecutie door Nederlandse troepen in de plaats Rawagede – het huidige Balongsari in West Java – op 9 december 1947. Na het proces volgden formele excuses en de uitbetaling van een schadevergoeding. Twee jaar later bood Tjeerd de Zwaan – de Nederlandse ambassadeur in Indonesië – namens de Nederlandse regering excuses aan voor alle standrechtelijke executies die tijdens de oorlog hadden plaatsgevonden.³⁹ Deze gebeurtenissen zorgden voor hernieuwde politieke aandacht voor de gebeurtenissen in Indonesië en ook in de landelijke media kwamen nieuwe discussies op gang. Vanuit de geschiedwetenschap hebben het hierboven al aangehaalde boek van Rémy Limpach en een recente publicatie van Gert Oostindie tevens meer licht geworpen op de aard en de mate van implementatie van extreem geweld gedurende de dekolonisatieoorlog.⁴⁰ Dit effende het pad voor meer onderzoek en uiteindelijk werd in 2016 een door de overheid gesubsidieerd onderzoeksproject aangekondigd. Daarin zullen onderzoekers van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-, en Volkenkunde (KITLV) en het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD) in samenwerking met Indonesische historici in vier jaar tijd trachten een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van het geweldsgebruik in de onafhankelijkheidsstrijd. De bevindingen van dit project worden in 2021 verwacht.

³⁶ J.A.A. van Doorn en W.J. Hendrix, *Het Nederlands/Indonesisch conflict: Ontsporing van geweld* (Rotterdam 1970).

³⁷ Stef Scagliola, *Last van de Oorlog: De Nederlandse oorlogsmisdaden in Indonesië en hun verwerking* (Rotterdam 2002), 202-210.

³⁸ Voor meer over de perceptie van de oorlog in Indonesië in de Nederlandse samenleving zie Stef Scagliola, *Last van de Oorlog*.

³⁹ Bart Lutikhuis, 'Juridisch afgedwongen excuses: Rawagedeh, Zuid-Celebes en de Nederlandse terughoudendheid', *Low Countries Historical Review*, 129(4) (2014), 92-105.

⁴⁰ Gert Oostindie, *Soldaat in Indonesië (1945-1950): Getuigenissen van een oorlog aan de verkeerde kant van de geschiedenis* (Amsterdam 2015).

Structuur en bronnen

Deze studie behandelt de doelen, de implementatie en de impact van de Nederlandse maatregelen omtrent het scheepvaartverkeer in de Indonesische archipel. Het doel hiervan is om na te gaan wat de invloed van het maritieme beleid is geweest op het verloop van de oorlog en – voorzover het mogelijk is dit vast te stellen – wat de gevolgen waren voor de bevolking in de Republikeinse gebieden. In het eerste hoofdstuk worden de intenties van de Nederlandse overheid en de militaire gezaghebbers met betrekking tot de regulering van het scheepvaartverkeer onderzocht. Een belangrijke vraag hier is of er daadwerkelijk de wens was om de bonafide handel doorgang te laten vinden – zoals naar buiten toe werd beweerd – of dat er sprake was van bewust beleid om de Republikeinse gebieden van zoveel mogelijk in- en uitvoer te onthouden. In dit hoofdstuk wordt dus specifiek de factor *goals* – zoals gedefinieerd door Elleman en Paine – onderzocht. Daarbij moet worden aangetekend dat ook de andere factoren natuurlijk invloed hebben uitgeoefend op het besluitvormingsproces van de Nederlandse autoriteiten in Indonesië. In dit onderdeel baseer ik mij voornamelijk op ambtelijke bronnen, zoals de archieven van de CZMNI, het Ministerie van Marine en de Nederlands-Indische regering in Batavia, alsmede notulen van de ministerraad. Verschillende bronnen met betrekking tot de oorlog in Indonesië zijn bovendien bijeengebracht in een digitale bronnenpublicatie van onderzoeksinstituut ING Huygens.⁴¹ De officiële documentatie wordt bovendien aangevuld met stukken uit het persoonlijke archief van viceadmiraal Pinke.

De praktische uitvoering en organisatie van de vermeende blokkade vormen de kern van Hoofdstuk 2. Hierin wordt bekeken welke middelen de marine tot haar beschikking had, hoe en waar deze zijn ingezet en of het daarmee überhaupt mogelijk was om een effectieve blokkade te bewerkstelligen. De focus ligt dus op de factoren *time*, *space* en *force*. Officiële rapportages als scheepjournalen en patrouilleverslagen worden in dit hoofdstuk aangevuld met egodocumenten van militairen om de persoonlijke ervaringen van de betrokkenen te kunnen incorporeren. De kanttekeningen die bij het gebruik van dergelijke bronnen in acht moeten worden genomen, worden in de inleiding van Hoofdstuk 2 besproken.

In het derde en laatste hoofdstuk wordt bekeken hoe de effecten van de Nederlandse maatregelen op zee werden gevoeld in de Republikeinse gebieden. Daarbij wordt ook ingegaan op de Republikeinse pogingen om de Nederlandse regelgeving en patrouilles te omzeilen. De factor *enemy adaptation* staat hier dus centraal. Ooggetuigenverslagen en documentatie van VN-afgezanten vormen hierbij het belangrijkste primaire bronmateriaal. Hierbij moet worden aangetekend dat door de taalbarrière geen Indonesische bronnen in de oorspronkelijke taal zijn bekeken. Dit zorgt voor een belangrijke lacune in het onderzoek. De publicatie van Ben Bouman en een aantal Engelstalige studies over de logistiek achter de Indonesische Revolutie zullen deze leemte gedeeltelijk opvullen. Het boek van Bouman omvat tevens berichten van de Nederlandse inlichtingendiensten en persoonlijke ervaringen van Indonesische betrokkenen met betrekking tot de smokkelhandel van de Republiek.⁴²

⁴¹ S.L. van der Wal, P.J. Drooglever en M.J.B. Schouten (eds), *Officiële Bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische Betrekkingen 1945-1950* (NIB) (20 dln; Den Haag 1978-1991), online raadpleegbaar op: <<http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/nib/>>.

⁴² Ben Bouman, *Ieder voor zich en de Republiek voor ons allen: de logistiek achter de Indonesische Revolutie* (Amsterdam 2006).

Definities en spelling

De Amerikaanse marineofficier Roger W. Barnett definieerde een marineblokkade als een poging 'to prevent the movement of ships or aircraft in maritime sea areas or in the skies above them, or of particular cargoes (including people) of the blockaded party'.⁴³ Hierbinnen kan onderscheid gemaakt worden tussen een partiële blokkade – waarbij slechts bepaalde producten en personen worden geblokkeerd – en een algehele blokkade. Van een partiële blokkade was in Indonesië zonder twijfel sprake. De vraag is dus in hoeverre er een algehele blokkade werd nagestreefd en in welke mate deze in de praktijk benaderd werd.

Voor de term 'marineblokkade' wordt in deze studie een brede definitie gehanteerd. Een enge juridische begripsomschrijving is hier niet zinnig, omdat de Declaratie van Londen ten tijde van de onafhankelijkheidsstrijd in onbruik was geraakt en er in die zin geen duidelijk internationaalrechtelijk kader was. Daarnaast trok de KM zich überhaupt al weinig aan van het internationale zeerecht, omdat zij stelde binnen het rechtsgebied van Nederlands-Indië te opereren tegen binnenlandse opstandelingen. Bovendien is er geen duidelijke uitspraak van de VN Veiligheidsraad geweest over deze kwestie. De rechtsgeldigheid is daarom niet *im Frage* binnen deze scriptie. Het vermijden van de juridische definitie biedt bovendien de kans om de maatregelen te beoordelen op hun impact in plaats van hun juridische classificatie. Termen als 'sluiting van de kusten' of 'sluiting van havens' zullen namelijk internationaalrechtelijk geen blokkade inhouden, maar binnen de brede definitie juist neerkomen op het benaderen van een algehele blokkade.

De definitie van de term 'massageweld' is hierboven al gegeven. De term 'oorlogsmisdaad' wordt daarbij bewust vermeden. Het gebruik van dit omstreden juridische begrip zou een waardeoordeel inhouden die een historicus in mijn ogen niet past.

Met betrekking tot de geografische benamingen gebruik ik de hedendaagse spelling, tenzij de benaming is veranderd – zoals bij de naamsverandering van Batavia in Jakarta. Wanneer ik refereer aan de gebeurtenissen in de Indonesische archipel gebruik ik de term Indonesië voor de periode na 17 augustus 1945, de dag van het uitroepen van de onafhankelijkheid. Deze terminologie staat dus los van wie feitelijk een bepaald gebied onder controle had. Hiervoor volstaat de benaming 'Nederlands' of 'Republikeins' gebied. De naamgeving 'Nederlands-Indië' wordt gebruikt voor de koloniale staat van voor 17 augustus 1945 of specifiek voor de koloniale overheid in Batavia.

⁴³ Roger W. Barnett, 'Technology and Naval Blockades', in: Elleman en Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower*, 242.

Hoofdstuk 1

‘Ik zál de Republiek ter zee wurgen’ De intenties achter het Nederlandse beleid

Tot nu toe was de scheepvaart grotendeels vrij geweest, mits onder ons toezicht, maar dit sloot in, dat elk vaartuig op zich zelf gecontroleerd moest worden, wat grote moeilijkheden opleverde. Het was nu zaak de kusten te blokkeren, maar juridisch is een blokkade-verklaring van officieel onder eigen gezag staande kusten niet mogelijk. Wel echter de sluiting van de kust en dat werd dus toegepast.⁴⁴

Deze passage uit de memoires van viceadmiraal Pinke over het begin van de Eerste Politionele Actie wekt de suggestie dat er een verandering heeft plaatsgevonden in het Nederlandse beleid ten aanzien van de vrije handel op zee. Dit roept de vraag op of er een beleidsverandering heeft plaatsgevonden van een partiële blokkade richting een algehele blokkade.

In dit hoofdstuk worden de scheepvaartregulering en de politieke en militaire doelen die daaraan ten grondslag lagen onderzocht. Bij het formuleren van deze doelen en het uiteindelijke beleid was een aantal departementen en personen binnen de Nederlandse en Nederlands-Indische regeringen betrokken. Het was echter duidelijk dat Pinke de spin in het web was als het ging om de controle op zee. Waar zijn invloed op de meeste politieke en militaire ontwikkelingen in Indonesië zeer beperkt was, vocht hij als een leeuw om de besluitvorming omtrent maritieme zaken binnen de Indonesische archipel stevig in handen te houden. Al voor de Tweede Wereldoorlog had Pinke meerdere malen in Indië gediend. Bovendien was zijn vader – Frederik Pinke – bevelhebber van de KM in Nederlands-Indië tussen 1912 en 1916, de jaren waarin de jonge Pinke zijn carrière als marineofficier begon.⁴⁵ Het is in die zin niet vreemd dat de viceadmiraal een voorstander was van een harde aanpak van de Republiek en afkeurend stond tegenover elke vorm van onderhandelingen met de Indonesische vrijheidsstrijders. In persoonlijke correspondentie omschreef hij de Republiek regelmatig als een mislukte communistisch-fascistische staat, waarbij hij de leiders kenschetste als oorlogsmisdadigers en collaborateurs. Zijn standpunten kwamen overeen met de rechts-conservatieve *hardliners* binnen het Nederlandse en Nederlands-Indische politieke bestel. Pinke's afkeer tegen elke vorm van concessies ten opzichte van de Republiek en de bouwde tevens voort op zijn visie op de toekomst van de KM. Volgens de vlootvoogd zou een belangrijke *raison d'être* van de marine verloren gaan als Nederland Indië zou kwijtraken.⁴⁶

De viceadmiraal stond tevens bekend als een agressieve verdediger van de Nederlandse hegemonie op zee in Indonesië. In de periode dat de geallieerden het gezag voerden over Java en Sumatra – zij zouden de macht pas in november 1946 overdragen – probeer Pinke zo veel mogelijk de Nederlandse belangen op zee te beschermen. Dit bracht hem regelmatig in conflict met de Britse bevelhebbers. Ook wilde hij voorkomen dat de Republiek zich in de onderhandelingen het recht van het gebruik van de zee zou toe-eigenen. De viceadmiraal probeerde dus de zee in Nederlandse handen

⁴⁴ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires van Pinke, 109.

⁴⁵ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 9.

⁴⁶ Ibidem, 4.

te houden en tegelijkertijd de besluitvorming over maritieme zaken binnen de Nederlands-Indische regering naar zich toe te trekken. In beide zaken was hij behoorlijk succesvol, waardoor men in Nederlandse kringen ook wel sprak van 'de zee van Pinke'.⁴⁷

Als de drijvende kracht achter het maritieme beleid in Indonesië zal de CZMNI een centrale rol spelen in dit hoofdstuk. Er zijn echter binnen de Nederlandse en Nederlands-Indische kringen meerdere civiele en militaire ambtsdragers geweest die invloed hebben uitgeoefend op dit vlak. Deze actoren worden in het eerste deel van dit hoofdstuk geïntroduceerd. Vervolgens zal in chronologische volgorde worden gekeken naar hoe de doelen achter het Nederlandse maritieme beleid in Indonesië zich hebben ontwikkeld gedurende de onafhankelijkheidsstrijd. Deze tijdsspanne is daartoe verdeeld in vier periodes: de periode van geallieerde bezetting (van augustus 1945 tot december 1946), de periode van het vertrek van de Britten tot aan de Eerste Politionele Actie (van december 1946 tot juli 1947), de periode tussen de Politionele Acties (van juli 1947 tot december 1948) en de laatste periode vanaf het begin van de Tweede Politionele Actie tot de overdracht van de patrouilledienst aan de Republiek Indonesië (van december 1948 tot augustus 1950).

Officiële militaire en bestuurlijke archieven vormen de basis van dit hoofdstuk, maar zoals al in de inleiding werd vermeld, is er ook gekeken naar particuliere documenten van de hoofdrolspelers. Het gaat hier met name om de memoires van Pinke – opgetekend in 1948, dus nog gedurende het conflict – en de uitwisseling van persoonlijke brieven tussen Pinke en vertegenwoordigers van de marineleiding in Den Haag. Dergelijke bronnen moeten met enige voorzichtigheid worden benaderd. Met name de memoires hebben het karakter van een rechtvaardiging van het beleid in retrospectief en zullen daardoor niet met zekerheid de echte intenties achter het beleid van het moment zelf weergeven. Bovendien moet rekening worden gehouden met de valkuilen van het menselijk geheugen. Het document maakt echter een eerlijke indruk die past bij het 'rechtdoorzoekarakter' van de vlootvoogd. De memoires zullen vooral worden gebruikt om het gedachteproces van Pinke te achterhalen. Dit hoofdstuk draait immers om de intenties achter het maritieme beleid.⁴⁸ De feiten kunnen daarbij worden geverifieerd aan de hand van de officiële bronnen.

De actoren

Alhoewel Pinke qua invloed op het maritieme beleid in Indonesië niemand naast zich hoefde te dulden, waren er wel degelijk kapers op de kust. De viceadmiraal moest bovendien voortdurend schipperen tussen de verschillende belangen en denkwijzen van zijn superieuren in Nederland en in de Oost. In deze paragraaf wordt een kort overzicht gegeven van de actoren en hun onderlinge relaties en belangen.

⁴⁷ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 68.

⁴⁸ Het gebruik van memoires als bronmateriaal heeft nadelen met betrekking tot de imperfecties van het geheugen en het gebruiken van kennis achteraf. Op het gebied van militair beleid en de wisselwerking tussen hogere officieren kunnen memoires – in combinatie met officiële bronnen – echter belangrijke inzichten verschaffen, zie: Yaval Noah Harari, 'Military Memoires: A Historical Overview of the Genre from the Middle Ages to the Late Modern Era', *War in History* 14(3) (2007), 289-309.

Zoals al werd gesteld, kwam Pinke regelmatig in conflict met het Britse militaire bewind van de *Allied Forces Netherlands East Indies* (AFNEI). Zij zwaaiden de scepter over het geallieerde gebied, dat zich beperkte tot enkele *pockets* rond enkele strategische punten op Java en Sumatra. De Britse commandant – luitenant-generaal Philip Christinson – liet geen Nederlandse troepen toe in deze gebieden totdat er onderhandelingen waren gestart met de Republiek. Op zee hadden de Nederlanders veel meer speelruimte, maar gezien het weinige personeel en materieel dat de zeemacht in de beginperiode tot haar beschikking had, verliep het herstellen van de orde op zee zeer moeizaam. Hoewel de regeling van het zeeverkeer aan de Nederlanders gelaten werd, hielden de Britten de scheepsbewegingen van de KM strak in de gaten. De AFNEI-leiding greep in als er Britse belangen op het spel waren of als een marineschip tot een gewapend contact met Indonesische strijders kwam. Bij Pinke leefde het gevoel dat de Britten het Nederlandse gezagsherstel in Indonesië opzettelijk vertraagden, zodat de wederopbouw van de Britse koloniën Malaya en Singapore sneller verliep.⁴⁹

Pinke was als CZMNI ook het hoofd van het Departement der Marine en daarmee onderdeel van het Nederlands-Indische bestuur. De hoogste gezagsdrager in Batavia was luitenant-gouverneur-generaal Huib van Mook. Over het algemeen was Van Mook het met Pinke eens dat de handhaving van orde op zee het beste aan de expertise van de KM kon worden overgelaten.⁵⁰ De landvoogd greep echter in als er grotere politieke belangen op het spel stonden. Dit was met name het geval gedurende de beginperiode van het conflict in Indonesië, toen Van Mook een goede verstandhouding probeerde te handhaven met de Britse militaire autoriteiten. Ook wilde hij de onderhandelingen met de Republiek niet in gevaar laten komen door al te agressief optreden op zee.⁵¹

Binnen de bestuurlijke kringen in Batavia waren de directeur van Juridische Zaken – A.H.L. Gieben – en zijn ambtgenoot van Economische zaken – J.E. van Hoogstraten – betrokken bij de vorming van het beleid omtrent het scheepvaartverkeer. Gieben en H.W. Felderhof – de procureur-generaal van het Hooggerechtshof in Batavia – probeerden niet zelden maatregelen van de vlootvoogd te dwarsbomen omdat ze een te broze juridische basis hadden.⁵² Daarentegen was Van Hoogstraten juist voorstander van een snelle implementatie van strikte controle op het scheepvaartverkeer, waarvoor hij zelf ook de schepen van de civiele Dienst van Scheepvaart inzette. Met de smokkel van ondernemingsproducten liep zijn departement deviezen mis, die nu juist grotendeels bij de Republiek terecht kwamen. Ondanks de gezamenlijke belangen werkten de marine en Economische Zaken vaak langs elkaar heen. In de zomer van 1946 besloot Van Mook daarom dat de uitvoering van de maatregelen op zee volledig in handen van de KM kwam. Na het vertrek van de Britten duurde het nog tot eind januari 1947 voordat er een voor Juridische Zaken, de procureur-generaal, Economische Zaken, de KM, en de luitenant-gouverneur-generaal acceptabele regeling tot stand kwam. Daarbij bleef de KM verantwoordelijk voor de handhaving.⁵³

Ook de coördinatie met de algehele legerleiding en de andere legeronderdelen verliep in de beginperiode soms moeizaam. De Nederlandse opperbevelhebber in Indonesië – generaal-majoor Simon Spoor – hield vast aan het recht van de Militaire Luchtvaartafdeling van het Koninklijk

⁴⁹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 1-11.

⁵⁰ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 133. Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 999.

⁵¹ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 105.

⁵² Zie bijvoorbeeld *Ibidem*, 134-137.

⁵³ *Ibidem*, 104-105. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 50-51. Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1000.

Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL) om boven zee te patrouilleren. Het kwam daarbij regelmatig voor dat de ML-KNIL-vliegers prauwenconcentraties bombardeerden terwijl niet was vastgesteld dat het om troepenvervoer van de vijand ging. In september 1946 werd zelfs een veerboot tot zinken gebracht met 80 passagiers aan boord die zonder militaire doeleinden van Java naar Madura reisden. Het schip verging met man en muis. Desondanks had het incident geen gevolgen voor het mandaat van de koloniale luchtmacht. Volgens Pinke ontbrak het de ML-KNIL aan expertise met betrekking tot de controle op het scheepvaartverkeer. Het handhaven van orde op zee zonder de bonafide handel te belemmeren was al moeilijk genoeg voor de experts van de KM. Met een relatief zwakke MLD en de Koninklijke Luchtmacht die nog in opbouw was, behield de ML-KNIL echter het recht om boven zee te patrouilleren.⁵⁴ Spoor hield zich verder afzijdig van het maritieme beleid. In de dossiers hierover komt zijn naam nauwelijks voor.

Actoren in Nederland

Als hoogste marineofficier in Indonesië stond Pinke voortdurend in contact met zijn leidinggevendenden in Den Haag. De achtereenvolgende ministers van Marine – Jim de Booy, Alexander Fiévez, Jules Schagen van Leeuwen en Willem Frederik Schokking – bemoeiden zich weinig met de dagelijkse gang van zaken in de Oost. Op het Ministerie van Marine was men echter zeer ontevreden over de betrokkenheid van de KM bij het conflict in Indië. Waar Pinke met een gebrek aan materieel en personeel alle zeilen moest bijzetten, probeerde de marineleiding juist forse bezuinigingen op de inzet in Azië te bewerkstelligen. In Den Haag vond men het controleren van de scheepvaart een politietoek die moest worden uitgevoerd door de Nederlands-Indische regering. Ondanks verwoede pogingen lukte het de CZMNI niet om zijn politieke superieuren helemaal van de militaire noodzaak van de patrouillegang te overtuigen. Toch was de vlootvoogd redelijk succesvol in het afwenden van het grootste deel van de geplande bezuinigingen op zijn budget.⁵⁵

Ook admiraal Conrad Helfrich – als Bevelhebber der Zeestrijdkrachten de hoogste officier binnen de gelederen van de KM – speelde een rol in de besluitvorming over de marine in Indonesië. Helfrich was Bevelhebber van de Strijdkrachten in het Oosten (BSO) tijdens de Tweede Wereldoorlog en tot januari 1946 voerde hij het bevel over de Nederlandse troepen in Indonesië. Hij was daarmee dus de voorganger van Pinke als hoogste marineofficier in de Oost. De admiraal was geboren in Nederlands-Indië en had vele dienstjaren in Azië doorgebracht. Net als Pinke was hij een voorstander van de harde lijn ten opzichte van de Indonesische strijdgroepen. Omdat Helfrich de situatie in Indonesië goed kende en vergelijkbare standpunten had, zag Pinke hem als een waardevolle raadgever. De twee opperofficieren wisselden voortdurend brieven uit, waarin Helfrich de CZMNI aanspoorde zijn politieke visie te verdedigen. Op deze wijze heeft de admiraal het gedachteproces van Pinke over de maatregelen op zee beïnvloed, zoals we later in dit hoofdstuk zullen zien.⁵⁶

Niet alleen Pinke had te maken met bemoeienissen uit Den Haag. Luitenant-gouverneur-generaal Van Mook moest op zijn beurt verantwoording afleggen aan de minister van Overzeese Gebiedsdelen. Alhoewel de dagelijkse gang van zaken met betrekking tot de regulering van het

⁵⁴ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 72. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 103. Teitler, 'Een vergeten strijd', 155.

⁵⁵ De personeels- en materieeltekorten en de bezuinigingspogingen vanuit het ministerie zijn hoofdonderwerpen in Teitler, *Vlootvoogd in de knel* en Van Holst Pellekaan en de Regt, *Operaties in de Oost*.

⁵⁶ De particuliere brieuwwisseling tussen Pinke en Helfrich bevindt zich in het NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19.

zeeverkeer aan de autoriteiten in Batavia werd overgelaten, speelde dit ministerie op de achtergrond een belangrijke rol in de handhaving van de patrouilletaak van de KM in Indonesië. Zoals al werd vermeld, wilde het Ministerie van Marine de inzet van de KM in Indonesië zo klein mogelijk houden. Daarnaast was de marineleiding erop tegen dat Pinke als hoofd van het Departement van Marine deel zou worden van de Nederlands-Indische regering, daar zij de KM als strikt Nederlandse organisatie zagen. Het kwam geregeld voor dat Pinke en Van Mook aanklopten bij de minister van Overzeese Gebiedsdelen Jan Jonkman wanneer er vanuit de marinetop weer bezuinigingen werden geëist. Jonkman – die dit ambt voor het grootste deel van het conflict in Indonesië bekleedde – was vrij succesvol in het overtuigen van zijn collega's van Marine dat de financiële ombuigingen te rigoureuus waren. Ook speelde hij een belangrijke rol bij de aanstelling van Pinke als hoofd van het Departement van Marine en dus de inbedding van de KM binnen de bestuurskringen in Batavia.⁵⁷

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het wereldwijde Nederlandse diplomaten netwerk kregen te maken met de gevolgen van de maritieme maatregelen die in Indonesië werden genomen. Zo kwamen er voortdurend klachten binnen van buitenlandse overheden, voornamelijk van de Britse en Chinese autoriteiten in Malaya en Singapore. Zij kwamen op voor het recht om te kunnen handelen op Republikeinse havens. Zolang de KM binnen de grenzen van het internationale recht opereerde, werden de activiteiten van de marine door Buitenlandse Zaken verdedigd. Vooral het Consulaat-Generaal in Singapore kreeg te maken met protesten uit Chinese hoek wanneer de KM Chinese schepen opbracht die op afgesloten kuststroken of havens probeerden te handelen.⁵⁸ Zoals we hebben gezien, speelde het diplomatieke korps tevens een cruciale rol in het verdedigen van de maatregelen op zee tegen de Republikeinse beschuldigingen in de Veiligheidsraad. Delegatieleider Van Kleffens spoorde daarbij de Nederlandse vertegenwoordigers wereldwijd aan om de term blokkade te vermijden in diplomatieke contacten. Dat deze verdediging naar de buitenwereld tevens bijdroeg aan het interne gedachteproces over het maritieme beleid zal in dit hoofdstuk verder naar voren komen.⁵⁹

Opvallend genoeg waren de beschuldigingen van een blokkade nauwelijks een punt van discussie in het Nederlandse parlement. Ook in kranten werd er weinig over de kwestie bericht. Wellicht werden de maritieme aspecten van het conflict in Indonesië niet al te belangrijk bevonden, of ging men mee in de uitleg van de overheid dat de maatregelen binnen de territoriale wateren van de Nederlands-Indische staat rechtsgeldig waren. Het begrip 'zeeblindheid' lijkt hier wederom van toepassing. Een verdere analyse van het gebrek aan kennis of interesse over de maritieme kwesties binnen het Nederlandse parlement en de media voert echter te ver voor deze studie.

⁵⁷ NA, Archief van de Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering en de daarbij Gedeponeerde archieven (toegangsnummer 2.10.14), inv.nr. 4438, Brief van Jonkman aan de Minister van Marine, inclusief afschrift van een geheime brief van Van Mook aan diezelfde minister. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 83-85, 127, 166.

⁵⁸ Zie voor voorbeelden NA, Archief van de Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië (CZMNI) (toegangsnummer 2.13.72), inv.nr. 840.

⁵⁹ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 849, briefwisselingen tussen Pinke, de Nederlandse Consul-Generaal in Singapore, de Directeur van de Directie Verre Oosten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de Nederlandse delegatie in de Veiligheidsraad. Specifiek een brief van Van Kleffens aan de Consul-Generaal van 19 juli 1948.



*Portret van admiraal Conrad Helfrich,
Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (Collectie NIMH).*

Onder Brits gezag (augustus 1946 – december 1947)

De terugkeer van de KM

De eerste maanden na de Japanse capitulatie op 15 augustus 1945 was de situatie in Indonesië zeer chaotisch. Op 17 augustus had Soekarno de onafhankelijkheid van de *Republik Indonesia* uitgeroepen, maar de Republikeinse overheid had weinig controle over de verschillende strijdgroepen van fanatieke Indonesische jongeren. Deze *pemoeda's* pleegden in de beginfase van de Indonesische onafhankelijkheid regelmatig gewelddadigheden tegen bevolkingsgroepen in de archipel die werden geassocieerd met het voormalige koloniale regime. De Amerikaanse historicus William H. Frederick schat dat hierbij tot aan maart 1946 alleen al in Oost-Java 6.000 Europeanen, Indo-Europeanen en Indonesiërs die werden aangemerkt als loyaal aan het Nederlandse regime – zoals Ambonezen, Manadonezen en Timorezen – om het leven kwamen.⁶⁰ Op verschillende plaatsen in de archipel werd

⁶⁰ William H. Frederick, 'The killing of Dutch and Eurasians in Indonesia's national revolution (1945–49): a "brief genocide" reconsidered', *Journal of Genocide Research* 14 (3-4) (2012), 359-380, 369.

ook de lokale Indonesische of Chinese bevolking slachtoffer van deze geweldplegingen in de zogenaamde *Bersiap*-periode.⁶¹

De eerste geallieerde troepen arriveerden pas zes weken na de Japanse overgave op Java en Sumatra. Deze Britse eenheden moesten toezien op de evacuatie van de burgerinterneringkampen, de bevrijding van geallieerde krijgsgevangenen en een ordelijke ontwapening en repatriëring van de Japanse militairen. Ze hadden echter alle moeite om de geweldsuitbarstingen in het ontstane machtsvacuüm het hoofd te bieden. De Britse commandanten moesten zelfs de gedemoraliseerde Japanse troepen inzetten om de orde enigszins te kunnen handhaven.⁶²

Op zee was de situatie niet veel beter. Gedurende de eerste maanden na afloop van de Tweede Wereldoorlog konden smokkel en zeeroof zonder veel tegenwerking doorgang vinden.⁶³ Toen admiraal Helfrich op 1 oktober 1945 in Batavia arriveerde – slechts twee dagen na aankomst van de Britse militairen – was Hr.Ms. *Tromp* het enige marineschip in de archipel. In de maanden die volgden, kwamen er enkele grotere schepen en mijnenvegers beschikbaar. Tot in januari van 1946 was er qua klein materieel alleen een enkele korvet in de vaart in Indonesië, afgezien van enkele bij elkaar geraapte vooroorlogse en Japanse patrouillevaartuigen van bedenkelijke kwaliteit. De KM was op dat moment nog duidelijk niet in staat om het scheepvaartverkeer te reguleren. De vloot was te klein en de schepen waren niet geschikt voor de patrouilledienst. Bovendien zou het nog maanden duren voor de MLD een noemenswaardige bijdrage kon leveren. De marineschepen speelden echter wel een cruciale rol in het herstellen van de Nederlandse controle over het oostelijke deel van de archipel.

In deze chaotische fase direct na het einde van de Japanse bezetting was er voor een blokkade van welke vorm dan ook geen enkele mogelijkheid. Dat betekende niet dat er op de achtergrond niet werd gewerkt aan plannen voor het herstel van de controle op zee. Binnen de gelederen van de KM was al snel duidelijk dat ze daarvoor de vloot moesten aanvullen met kleinere patrouillevaartuigen. De chef-staf van Helfrich, kapitein J.J.L. Willinge, verwoordde het als volgt op de stafvergadering van 3 december 1945:

*Wij hebben overal patrouillevaartuigen nodig; in de Riouw-archipel, bij Bangka en Billiton, West-Borneo, de Barito-delta, de Grote Oost, Straat Makassar, Balikpapan, de Koetai-delta, de Golf van Boni... en wij hebben een scheepje in de Riouw en in Tandjong Priok liggen drie hulpmijnenvegers die naar de DvS [Dienst van Scheepvaart] gaan.*⁶⁴

Er stond dus zeer veel te doen voor de KM in de archipel. Die taak zou op de schouders vallen van viceadmiraal Pinke. Hij loste Helfrich medio januari 1946 af als de bevelhebber van de marine in Indonesië.

⁶¹ *Bersiap* betekent ‘Wees paraat’ en gold als een strijdkreet voor de paramilitaire organisaties die verantwoordelijk waren voor de geweldplegingen. Voor meer over de gewelddadigheden tijdens de *Bersiap* zie o.a. Limpach, *De brandende kampongs*, 183-261.

⁶² *Ibidem*, 69-70.

⁶³ Martin Hoekstra, ‘De “vergeten strijd” in Nederlands-Indië: Zeeroof en zeeroofbestrijding tijdens de dekolonisatieoorlog (1945-1949)’, *Marineblad* 127 (6) (2017), 24-28.

⁶⁴ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 53.

De aankomst van Pinke

Toen Pinke op 14 januari 1946 in Batavia arriveerde – vijf maanden na de Japanse capitulatie – was de situatie nog steeds chaotisch. De Britse militaire inzet bleef sterk gelimiteerd, terwijl Christinson geen Nederlandse troepen toeliet in de onder geallieerd commando staande gebieden. Op zee was de taak van de Royal Navy beperkt tot het ondersteunen van legeroperaties in de kustgebieden. Volgens Pinke deed de Britse marine niets om wapensmokkel of de verspreiding van Indonesische strijdgroepen en propaganda naar de rustige delen van de archipel tegen te gaan.⁶⁵

Gedurende de wederopbouw van de vloot en de walorganisatie was de belangrijkste operationele taak van de KM het tegenhouden van Republikeinse militairen, goederen en propagandamateriaal op zee. Na zes weken in Batavia had Pinke een prioriteitenlijst opgesteld van gebieden die tegen Republikeinse infiltratie beschermd moesten worden. Hierop stonden de Golf van Boni, Straat Sunda en de kusten van Borneo, Bali, Soembawa, de Riouwarchipel, Banka, Billiton, Menado en Sabang. De KM had te weinig materieel tot haar beschikking om in al deze wateren te patrouilleren. Pinke koos er daarom voor om in eerste instantie schepen naar Bali, Riouw, Banka en Menado te sturen. Dat betekende dat er geen controle was op de import van wapens in Sumatra en Java, die Pinke niet als urgent zag.⁶⁶

In tegenstelling tot de grote westelijke eilanden was het oostelijke deel van de archipel – dat na de Tweede Oorlog in eerste instantie door de Australiërs was bezet – wel onder Nederlandse controle gebracht. De KM ondersteunde de restauratie van het koloniale gezag door te assisteren bij troepenlandingen en door vlagvertoon in het gebied, dat ook wel de Grote Oost werd genoemd. In de Grote Oost was de invloed van de onafhankelijkheidsbeweging relatief gering. Hierdoor was het van groot belang dat de infiltraties van Republikeinse soldaten en ideologen naar dit gebied werden gestopt.

Het chronische gebrek aan personeel en geschikt materieel dwong Pinke tot het maken van keuzes. In maart zette de viceadmiraal zijn ideeën over de rol van de KM in Indonesië uiteen in een memorandum aan Van Mook. Hij stelde dat de marine – naast al haar andere taken – in staat moest zijn om in de gehele archipel te patrouilleren en desgewenst een blokkade van bepaalde kusten of eilanden – bijvoorbeeld Java – moest kunnen afdwingen. Daarbij moesten de zeearmen bij Sumatra kunnen worden bewaakt met het oog op de ongecontroleerde export van Nederlandse ondernemingsproducten die daar al sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog lagen opgeslagen. Gezien de tekorten waarmee de KM kampte, was dit echter simpelweg onmogelijk. Dit was zeer verontrustend voor de vlootvoogd, een gevoel dat hij aan Van Mook overbracht:

Het zou echter noodzakelijk zijn een continue patrouille in Straat Soenda te hebben en bovendien de Noordkust van Java, meer speciaal Tegal en eenige havens in Oost-Java en Madoera te blokkeeren, waardoor de groote infriltratie naar Borneo en de Groote Oost zou kunnen worden tegengegaan, die thans practisch ongestoord plaats vindt met de bekende funeste gevolgen.⁶⁷

Het is duidelijk dat Pinke een blokkade van tenminste een deel van Java als een serieuze optie overwoog als hij genoeg schepen en bemanning tot zijn beschikking had voor een patrouillemacht.

⁶⁵ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, p. 5.

⁶⁶ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 18, Brief van Pinke aan Minister van Marine De Booy, 25 februari 1946.

⁶⁷ NIB, deel 3, Memorandum van Pinke aan Van Mook, 29 maart 1946, 681.

Deze tekorten zouden echter nog maandenlang aanhouden. In mei 1946 bracht Pinke een bezoek aan Nederland, waarbij hij verslag deed van de situatie in Indonesië in de Raad voor Oorlogsvoering. Daarbij stelde de viceadmiraal dat er nog een 'aanzienlijk tekort' was aan patrouillevaartuigen.⁶⁸ Zolang dit het geval was, moest er worden geroeid met de beschikbare riemen. Voorlopig was de enige optie om prioriteiten te stellen en tegelijkertijd de vloot verder op te bouwen.

Politieke overwegingen

Naast de praktische problemen met het handhaven van de orde op zee moest de KM zich conformeren aan de wensen van het Britse opperbevel. Een blokkade kon officieel alleen op een AFNEI-bevel worden uitgeroepen en de kans dat de Britten hiermee akkoord zouden gaan was nihil.⁶⁹ De situatie werd nog eens bemoeilijkt doordat de Republikeinse premier Sutan Sharir Javaanse rijstleveranties had aangeboden aan Brits-India. Voor de Republiek was dit een manier om buitenlandse relaties aan te knopen. Gezien het fragiele economische wederopbouwproces waarin de Gemenebest zich bevond, waren de Britse autoriteiten zeer genegen om op dit aanbod in te gaan. Nederland was fel gekant tegen deze rijstverschepingen, aangezien er sprake was van een voedseltekort op Java en Madura. Daarnaast waren er zorgen over wat voor goederen de terugkerende rijstschepen naar de Republiek zouden brengen als tegendienst. De Nederlandse regeringsfunctionarissen konden de Britten echter niet overtuigen van deze leveranties af te zien. De AFNEI-leiding beloofde wel dat ze de inkomende schepen op de terugvaart vanuit Brits-India zouden controleren.

Pinke had hier geen vertrouwen in en bleef de patrouilledienst handhaven. Niet lang nadat Hr.Ms. *Kortenaar* per ongeluk de rijstsilos bij Banyuwangi had gebombardeerd – over dit incident later meer – leidde een routinepatrouille van Hr.Ms. *Morotai* langs de rede van Cirebon in het voorjaar van 1946 tot een tweede rijstincident. De koelies die precies op dat moment een rijstschip aan het laden waren, raakten in paniek bij het zien van het Nederlandse marineschip. De Republiek diende direct een protest in bij de Britten. Generaal-majoor Robert Mansergh – de opvolger van Christinson als bevelhebber van de AFNEI – stelde daartoe een zone van 25 zeemijlen rondom de rijsthavens van Cirebon en Tegal in waar een vaarverbod voor Nederlandse marineschepen gold. De havens van Probolinggo en Banyuwangi mocht de KM niet dichterbij dan tot 10 zeemijlen benaderen.⁷⁰ Dit betekende dat verschillende belangrijke havens in Republikeins gebied niet onder Nederlandse controle konden worden gebracht. De preventie van infiltraties vanuit Java richting het oosten van de archipel moest daarom worden uitgevoerd bij de ontvangende kusten in de Grote Oost. Dit maakte de al lastig uit te voeren taak nog gecompliceerder.⁷¹

Naast de verhoudingen met de Britse bevelhebbers waren ook de binnenlandse politieke overwegingen van invloed op het maritieme beleid in de archipel. Dit was allereerst een zaak voor Van Mook en zijn regering in Batavia. Van Mook vond in eerste instantie dat een blokkade van de Republiek schadelijk zou zijn voor de Nederlandse belangen. De precaire voedselsituatie in de beginperiode maakte van een blokkade een controversieel middel. Republikeinse propagandisten zouden een dergelijke maatregel makkelijk kunnen uitbuiten en het stilleggen van de zeehandel zou de bevolking schaden en in de handen van de tegenstander kunnen drijven. Toen Van Mook in april 1946 Nederland

⁶⁸ NIB, deel 4, Verslag van de vergadering van de Raad voor Oorlogsvoering van 8 mei 1946, 283.

⁶⁹ NIB, deel 5, Notulen van de vergadering van de Raad voor Militaire Aangelegenheden van 31 juli 1946, 122.

⁷⁰ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 72-73.

⁷¹ Meer over de daadwerkelijke uitvoering van de blokkade volgt in Hoofdstuk 2.

bezocht om verslag te doen van de ontwikkelingen in Indonesië aan de Nederlandse regering, werd de blokkade serieus overwogen als middel om de bevolking tot gehoorzaamheid te dwingen. Gedurende een vergadering van de ministerraad waarbij de landvoogd aanschoof, vroeg Van Mook zich echter hardop af of er op Java nog iemand in leven zou zijn om de Nederlanders te gehoorzamen als er een blokkade zou worden afgedwongen.⁷²

Pinke hield zich in deze periode op het gebied van de binnenlandse politiek nog wat op de vlakte. Hij zag op praktische gronden voorlopig geen mogelijkheid om een blokkade van een bepaald kustgebied te handhaven, hooguit van een enkele haven. Met dat in het achterhoofd schreef hij aan Van Mook: 'Ik meen Uwer Excellentie dus te moeten ontraden een blokkade af te kondigen, zoodat ik mij niet zal begeven in de vraag, of dit politiek al dan niet gewenscht zou zijn.'⁷³ Wel adviseerde de viceadmiraal aan Van Mook dat er moest worden nagedacht over 'verdere beperkingen' van de invoer naar Java – waaronder ook de voedselinvoer – en het sluiten van Republikeinse havens voor buitenlandse schepen. Daarnaast wilde hij de landvoogd ter overweging geven om slechts enkele havens voor vervoer met schepen onder buitenlandse vlag open te stellen.⁷⁴ Ook schreef hij over de beginperiode in zijn memoires:

Wij hebben daarentegen de republiek en het republikeinse gebied steeds gespaard, de prauwvaart en handel met schepen toegelaten, niettegenstaande onze overmacht overweldigend was. Ons optreden gold steeds de illegale handel en scheepvaart. Dat wij niet geheel geslaagd zijn die te onderdrukken is o.m. te wijten aan het toelaten van de legale scheepvaart. Het is zeer moeilijk uit honderden bona fide prauwen de enkele schurk uit te pikken. Reeds bij onderzoek ter zee is het moeilijk de illegalen van legalen te scheiden.⁷⁵

Hier valt al wel uit te proeven dat Pinke de keuze van Van Mook met betrekking tot het toelaten van de handel met enige tegenzin accepteerde. We zagen al eerder dat de viceadmiraal vond dat de KM in staat moest zijn om bepaalde kusten af te kunnen sluiten en daartoe ook bereid was. Dat voor Pinke het welzijn van de bevolking van Indonesië niet de hoogste prioriteit had, bleek tevens uit een brief aan minister Schagen van Leeuwen. Daarin schreef de viceadmiraal dat als het conflict in Indonesië zich zou ontwikkelen tot een koloniale oorlog het wel eens nodig zou kunnen zijn 'eenige havens daar af te mijnen'.⁷⁶

Tijdens het bezoek van de viceadmiraal aan Nederland in mei 1946 durfde hij in de Raad voor Oorlogsvoering wel te beweren dat patrouillegang rond Java vergelijkbaar was met een omgekeerde blokkade tegen infiltraties. Van een handelsblokkade was volgens Pinke geen sprake, omdat de Nederlands-Indische regering hiervan nadelige gevolgen voorzag voor de buitengewesten.⁷⁷ Wederom leek de vlootvoogd hier zelf liever een andere keuze gemaakt te hebben. Het is duidelijk dat een algehele blokkade vanaf het begin een optie was die werd overwogen door de militaire en civiele bestuurders in Den Haag en Batavia. De mogelijkheid van een blokkade had dus al vroeg een plaats in

⁷² NIB, deel 4, Nota over de situatie in Nederlands-Indië aan de ministerraad, 81. NIB, deel 4, Notulen van de ministerraad van 10 april 1946, 86.

⁷³ NIB, deel 3, Brief van Pinke aan Van Mook, 28 maart 1946, 670. Deze brief is tevens te vinden in het NA, Archief CZMNI, inv.nr. 833.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 29.

⁷⁶ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 18, Brief van Pinke aan Minister van Marine Schagen van Leeuwen, datum onbekend.

⁷⁷ NIB, deel 4, Verslag van de vergadering van de Raad voor Oorlogsvoering van 8 mei 1946, 283.

het gedachteproces van de Nederlandse bestuurders, zeker bij Pinke. De viceadmiraal wilde de Nederlandse militaire belangen voorop stellen, waar Van Mook andere overwegingen voorrang gaf. In deze periode wogen de politieke overwegingen van de Nederlands-Indische regering dus zwaarder, maar op kleine schaal konden de militair-tactische ideeën van Pinke zich wel in de praktijk manifesteren.

De afsluiting van Straat Bali: een prelude

Tot aan mei 1946 was het vanwege de tekorten bij de KM onmogelijk om grote delen van de Republikeinse gebieden af te sluiten van de zeezijde. Alhoewel er vanaf toen meer patrouilleschepen beschikbaar kwamen, was het duidelijk dat een dergelijke maatregel niet wenselijk was zolang er onderhandelingen met de Republiek liepen. Straat Bali vormde echter een uitzondering op deze regel. Zelfs toen er meer patrouilleschepen naar deze zeestraat waren gedirigeerd, bleven er continu infiltraties plaatsvinden vanuit Java richting Bali. Tussen de eilanden ligt een smalle zeearm – op zijn smalste punt slechts drie kilometer breed – en juist in het oosten van Java was een groot aantal Republikeinse troepen aanwezig. Bovendien werd Straat Bali van oudsher druk bevaren met prauwen, wat het moeilijk maakte om de infiltratieschepen te onderscheiden.

‘Het meest afdoende middel zou m.i. een blokkade van de kust in de omgeving van Banjoewangi zijn’, was de conclusie van de gouverneur⁷⁸ van Oost-Java, Bali en Lombok, de heer C.J.J. Maassen.⁷⁹ Inderdaad werd de oversteek meestal georganiseerd vanuit de haven van Banyuwangi. In maart 1946 gaf Pinke de opdracht aan Hr.Ms. *Kortenaer* om een bombardement uit te voeren op de prauwen die in deze haven lagen, overigens zonder rekening te houden met de vraag in hoeverre al deze schepen daadwerkelijk voor de infiltraties werden gebruikt. Toen Mansergh lucht kreeg van deze plannen liet hij Pinke de uitvoering direct afblazen. Banyuwangi was namelijk – zonder medeweten van Pinke – ingesteld als een van de havens van waaruit de rijstleveranties aan Brits-India werden georganiseerd.⁸⁰ Pinke trok zijn autorisatie in, maar te laat. Bij het bombardement van de *Kortenaer* bleven de prauwen nagenoeg onbeschadigd, maar waren het juist de rijststopslagplaatsen die werden geraakt. Voor de Republiek was dit natuurlijk een reden voor grootschalig protest, waardoor het incident een gevoelige politieke nederlaag voor de Nederlanders opleverde. Uiteindelijk was deze gebeurtenis ook een van de redenen voor Mansergh om het verbod op het benaderen van rijsthavens in te stellen.⁸¹

Na het voorval met de *Kortenaer* koos Pinke voor een andere aanpak, waarbij hij Straat Bali volledig gesloten verklaarde voor al het prauwverkeer. Vanaf dat moment kon elk schip dat in deze zeestraat werd gesignaleerd worden genomen of vernietigd zonder het eerst te hoeven onderzoeken. Volgens de viceadmiraal werkte dit goed: ‘Enige prauwtjes met wapenden werden dan ook al spoedig in de grond geboord.’⁸²

⁷⁸ De officiële titel luidde Chief Commanding Officer (CCO) van de *Allied Military Administration Civil Affairs Branch* (AMACAB).

⁷⁹ NIB, deel 4, brief van CCO van de AMACAB in Oost-Java, Bali en Lombok C.C.J. Maassen aan de Directeur van Binnenlands Bestuur W. Hoven, 29 april 1946, 193.

⁸⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 34-35.

⁸¹ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 73.

⁸² NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 35.

Smokkel aan de kusten van Sumatra

Straat Bali was niet de enige plek waar zulke maatregelen door Pinke werden gepropageerd. Op de oostkust van Sumatra werden wapens binnengesmokkeld vanuit het Maleisisch schiereiland. Nederlandse ondernemingsproducten volgden de omgekeerde weg. Alhoewel deze – in de ogen van de Nederlandse autoriteiten – illegale export voornamelijk door Chinese smokkelaars werd uitgevoerd, konden de Republikeinse autoriteiten hier belastingen op heffen. Op deze manier streken zij deviezen op die de Nederlanders juist aan de neus voorbijgingen. Gedurende de eerste maanden van 1946 werd hier weinig aan gedaan door de zeestrijdkrachten, maar in april kwam deze kwestie hoger op de agenda van de vlootvoogd te staan. Hij stelde voor om verschillende havens af te sluiten, maar deze plannen werden door Van Mook doorkruist. Ook het Ministerie van Buitenlandse Zaken wilde de voortgaande onderhandelingen met de Republiek en de relatie met de Britten niet op het spel zetten. Het was duidelijk dat de AFNEI dergelijke maatregelen nooit zouden toestaan.⁸³

Een blokkade van Oost-Sumatra was in juli 1946 tevens het onderwerp van een korte discussie in de Raad voor Militaire Aangelegenheden. Het plan werd al snel afgeschreven door generaal Spoor – op dat moment op bezoek in Nederland – en admiraal Helfrich. Er waren in hun ogen simpelweg te weinig schepen beschikbaar voor de uitvoering.⁸⁴ Op dat moment had de KM haar handen nog vol aan het tegengaan van de infiltratiepogingen van de Republiek richting de Grote Oost. Het is echter duidelijk dat binnen de hogere militaire echelons een blokkade werd overwogen als een serieuze mogelijkheid, zodra de KM daarvoor genoeg materieel beschikbaar had.

De ‘Blokkade van Madura’

Naast Sumatra en Bali kwam er steeds meer aandacht voor Straat Madura – destijds aangeduid als het Westervaarwater – de zeestraat die Java en Madura scheidt. De Nederlandse autoriteiten in Batavia vreesden voor rellen op dit door de Republiek gecontroleerde eiland, dat met grote voedseltekorten kampte. De Republikeinse leiders beschuldigden de KM ervan dat zij de voedselleveringen naar Madura blokkeerden en sloten op hun beurt als tegenmaatregel de toevoer van water naar het Nederlandse deel van Surabaya af.⁸⁵

Berichten over de vermeende blokkade van Madura bereikten ook de Nederlandse pers en het parlement. De fractievoorzitter van de Communistische Partij van Nederland (CPN) – Paul de Groot – sprak zelfs over ‘het uithongeren van de bevolking van Madura door middel van de blokkade ter zee, uitgevoerd door de Anglo-Nederlandsche zeestrijdkrachten.’⁸⁶ Ook Frans Goedhardt – een bekende journalist, verzetsstrijder en politicus – schreef onder zijn schuilnaam Pieter ‘t Hoen in *Het Parool* dat de Nederlandse marine de rijsttoevoer naar Madura tegenhield en daarmee honger veroorzaakte.⁸⁷ De ‘Blokkade van Madura’ was daarmee voor het grotere publiek wellicht het bekendste voorbeeld van het maritieme beleid in Nederlands-Indië.

⁸³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 49-50.

⁸⁴ NIB, deel 5, Notulen van de vergadering van de Raad voor Militaire Aangelegenheden van 31 juli 1946, 123.

⁸⁵ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 830, Brief van het Britse opperbevel aan Pinke, 9 oktober 1946. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Telefoongesprek tussen Pinke en Helfrich, 21 oktober 1946.

⁸⁶ Tweede Kamer der Staten Generaal (TK), Handelingen van 30 oktober 1946. Digitaal geraadpleegd op 21 juli 2017 via <<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Amppeg21%3A19461947%3A0000429>>.

⁸⁷ Pieter ‘t Hoen, ‘Geen wapenstilstand?’, *Het Parool*, 30 september 1946.

Van een effectieve blokkade van Madura is echter nooit sprake geweest. De KM had meestal slechts één patrouillevaartuig beschikbaar voor patrouilles in het Westervaarwater. Een marineschip dat in Straat Madura voer, had in deze periode bovendien vaak de handen vol aan de bescherming van het scheepvaartverkeer tegen de zeeroof in deze regio.⁸⁸ Volgens Pinke werden er in juni inderdaad rijstverscheppingen naar Madura tegengehouden omdat die volgens de commandanten van de patrouilleschepen waren bestemd voor de TNI. Naar aanleiding hiervan liet Pinke orders uitgaan dat er geen voedselleveranties meer mochten worden onderschept, tenzij er gewapende manschappen of contrabanden aan boord waren.⁸⁹ Daarna werd nog slechts eenmaal een rijtschip – waarvan wederom vermoed werd dat de lading bestemd was voor de Republikeinse strijdkrachten op Madura en niet voor de bevolking – aangehouden en naar Surabaya gesleept. Daar werd echter besloten dat het schip moest worden doorgelaten.⁹⁰ Vanaf juli werden prauwen die naar Madura voeren alleen aangehouden voor controle op infiltranten- en wapenvervoer, maar de schepen werden altijd doorgelaten, zelfs als er personen werden gearresteerd. Overigens werden maar weinig rijstleveranties richting Madura geobserveerd, wat voor Pinke de verklaring was voor het voedselgebrek op Madura.⁹¹ Volgens de Australische historicus Pierre van der Eng – die zich heeft gespecialiseerd in de economische geschiedenis van Indonesië – viel de hongersnood op Madura inderdaad vooral te wijten aan het inefficiënte Republikeinse voedseldistributiesysteem.⁹²

De laatste maanden onder Brits gezag

Tot aan het vertrek van de AFNEI konden de Nederlanders niet veel meer doen dan Republikeinse infiltratie richting de buitengewesten proberen tegen te houden. Duidelijk is dat de Britten op maritiem gebied vooral hun eigen belangen nastreefden en de verdere ontplooiing van een sterke controle op het scheepvaartverkeer daarmee in de weg stonden.⁹³ Dat het verboden gebied rondom de rijsthavens eind oktober werd verminderd tot vijf zeemijlen bracht daarin niet veel verbetering.⁹⁴

De frustratie van Pinke met betrekking tot de keuzes van het Britse opperbevel liep steeds hoger op, met het incident met de *Mariam Bee* als spreekwoordelijk dieptepunt. Dit Britse vrachtschip was begin november in de haven van Tegal gesignaleerd, maar behoorde niet tot de rijstvloot. Op aandringen van Pinke beloofden de Britten de zaak te onderzoeken, maar zij lieten na hier uitvoering aan te geven. Uiteindelijk bleek uit berichten van de inlichtingendiensten dat de *Mariam Bee* een grote hoeveelheid wapens aan land had gebracht.⁹⁵

Gelukkig voor Pinke was het vertrek van de AFNEI toen al in zicht. Op 15 november sloten de Republikeinse en Nederlandse onderhandelingsdelegaties een overeenkomst in het Javaanse bergdorp Linggadjadi. In het Akkoord van Linggadjadi werd bepaald dat Nederland het *de facto* gezag van de Republiek Indonesië over de door hen gecontroleerde gebieden op Java en Sumatra aanvaardde. Bij

⁸⁸ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 85-86.

⁸⁹ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 830, Brief van Pinke aan het Britse opperbevel, oktober 1946. NIB, deel 7, Verslag van de vergadering van de raad voor militaire aangelegenheden van het Koninkrijk, 11 maart 1946, 741.

⁹⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 72; inv.nr. 19 NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Telefoongesprek tussen Pinke en Helfrich, 21 oktober 1946; inv.nr. 27, Lezing van Pinke tijdens een bezoek aan Nederland in maart 1947, plaats onbekend.

⁹¹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 72.

⁹² Pierre van der Eng, *Food Supply in Java during War and Decolonisation, 1940-1950* (Canberra 1994), 61.

⁹³ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 999.

⁹⁴ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 73.

⁹⁵ Ibidem, 73.

de onderhandelingen was echter niet gesproken over de kwestie van de territoriale wateren of andere maritieme zaken. Voor Pinke was dit een reden om vast te houden aan zijn standpunt dat alle territoriale wateren onder zijn jurisdictie vielen. Wel werd bij het sluiten van het bestand⁹⁶ duidelijk gemaakt dat de legale handel in Indonesië in principe vrij was, ook op Republikeinse havens. Pinke schreef hier zelfs een stukje over voor de Indonesische pers, om het Nederlandse standpunt aan de bevolking in Republikeins gebied over te brengen.⁹⁷

Met betrekking tot de Nederlandse houding ten opzichte van zeezaken veranderde 'Linggadjati' dus niets, maar de overeenkomst bracht een geheel nieuwe situatie. De Britten zagen namelijk hun eis van onderhandelingen tussen Nederland en de Republiek in vervulling gaan en hadden langzamerhand Nederlandse troepen toegestaan om de geallieerde posities over te nemen. Op 30 november droegen de AFNEI formeel het gezag over in de handen van de Nederlands-Indische autoriteiten. Aan de Britse controle op het Nederlandse maritieme beleid in Indonesië kwam daarmee ook een einde.

Richting de Eerste Politionele Actie (december 1946 – juli 1947)

Directe actie

Het vertrek van de AFNEI werd door Pinke van harte verwelkomd. Hij hekeldde de invloed die de Britten probeerden uit te oefenen op 'zijn' maatregelen in de Indonesische wateren en had het sterke vermoeden dat de Britse machthebbers de restauratie van het Nederlandse gezag over de archipel met opzet hadden vertraagd, zodat de Britse koloniën in de regio een voorsprong konden nemen gedurende het moeizame economische wederopbouwproces na de Tweede Wereldoorlog. Direct nadat de AFNEI zich terugtrokken, greep Pinke de mogelijkheid om de – in zijn ogen – juiste orde te herstellen. Over de machtsoverdracht van Mansergh schreef hij in zijn memoires:

30 november ten 24.00 eindigde zijn macht.

1 december ten 00.00 gingen orders uit de voor ons verboden zeegebieden bij Cheribon, Tegal en Probolinggo voor de Nederlandse oorlogsschepen open te stellen en de restricties met vliegtuigen de kust te naderen werden opgeheven.⁹⁸

Pinke liet er dus geen gras over groeien en met het Britse vertrek en het Akkoord van Linggadjati van kracht kon de viceadmiraal zijn aandacht gaan richten op de territoriale wateren rond Java. Het patrouilleren op de noord- en oostkust van dit eiland was veel effectiever dan controle op open zee – waar de juridische mogelijkheden bovendien beperkt waren – of bij de kusten van Borneo en Celebes. De aandacht kon nu dus worden gericht op het tegengaan van exfiltratie vanuit Java in plaats van infiltratiebestrijding in het uitgestrekte gebied in het noorden en oosten van de archipel. Een bijkomend voordeel van het opzetten van een patrouillenetwerk voor de kust van Java was dat de invoer van het eiland meteen ook op contrabanden kon worden gecontroleerd. Met name de drukke

⁹⁶ Op 14 oktober 1946 werd er al een beginselbestand getekend door Nederland en de Republiek.

⁹⁷ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 27, Lezing van Pinke; inv.nr. 43, Memoires, 65.

⁹⁸ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 78.

havens van Tegal en Cirebon werden verdacht als smokkelknooppunten die de KM strikt in de gaten moest houden. Het ging daarbij niet alleen om de import van oorlogsbenodigdheden, maar ook om de export van ondernemingsproducten.⁹⁹

In de eerste helft van 1947 kwamen er achttien Higginsboten ter beschikking van de KM om dienst te doen als patrouilleschepen. Ook werd materieel vanuit de Grote Oost naar Java gedirigeerd. Dit betekende dat daar nu een beter georganiseerd controlesysteem kon worden opgezet. Naast de noordkust van Java rond Tegal, Cirebon en Semarang golden het Westervaarwater en Straat Bali nog steeds als aandachtspunten. Hierbij ging het niet alleen om exfiltratiebestrijding en exportcontrole, maar tevens om de bestrijding van zeeroof. Bij Sumatra werd sporadisch gepatrouilleerd, alleen bij Palembang was er een permanente bewaking.¹⁰⁰ Nu er met het vertrek van de Britten en de komst van patrouilleschepen een aantal praktische problemen was opgelost, kon men aan een juridische inkadering van het maritieme beleid gaan denken.



Viceadmiraal Pinke inspecteert een nieuw verworven patrouillevaartuig (Collectie NIMH).

⁹⁹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 88-89.

¹⁰⁰ Ibidem, 85.

Juridische inkadering

Zoals hierboven is beschreven, waren er bij de regulering van het zeeverkeer meerdere afdelingen van het Nederlands-Indische bestuursapparaat betrokken. Lange tijd werkten de KM, Economische Zaken en Juridische Zaken langs elkaar heen of zelfs tegen elkaar in. In augustus 1946 had Van Hoogstraten op eigen houtje in- en uitvoerregelingen ingevoerd voor Sumatra, die hij liet handhaven door schepen van het Gewestelijk Bestuur aldaar. Pinke, Gieben en Felderhof waren hier niet van op de hoogte, maar kregen wel te maken met de gevolgen toen er schepen – die soms zelfs buiten de territoriale wateren waren aangehouden – werden opgebracht op basis van deze regelgeving. De schepen moesten zonder uitzondering weer worden vrijgegeven. Na dit incident werd er afgesproken om in overleg tussen de KM, Economische Zaken en de juridische afdelingen tot een eenduidige regeling te komen. Mede omdat Van Mook de Britten niet wilde lastigvallen met een plan dat niet goed was voorbereid, duurde het daarna nog tot januari 1947 voordat er regelgeving werd vastgesteld waar alle partijen zich in konden vinden.¹⁰¹

De regulering van het scheepvaartverkeer zoals deze in januari 1947 werd opgetekend, was gebaseerd op drie juridische pijlers: (1) een ordonnantie betreffende verboden invoer, (2) een regeling met betrekking tot verboden uitvoer – beide uitgegeven door de Nederlands-Indische regering – en (3) een regeling van het scheepvaartverkeer die door de CZMNI was uitgegeven op basis van de Territoriale Zee- en Maritieme Kringen-ordonnantie van 1939. De bepalingen voor de in- en uitvoer van de Nederlands-Indische staat werden gezien als de daadwerkelijke regelingen, terwijl de Maritieme Kringen-ordonnantie van de CZMNI het controlemechanisme moest waarborgen.¹⁰² Onder de in- en uitvoer werd niet alleen het handelsverkeer tussen de Republiek en het buitenland gerekend, maar ook het vervoer tussen de Republikeinse gebieden op Java en Sumatra.

Voor de invoerordonnantie werd een lijst opgesteld van absolute contrabanden, gebaseerd op de Declaratie van Londen. Daarbij moet worden gedacht aan wapens, munitie, vervoersmiddelen, brandstoffen en seintoestellen.¹⁰³ Andere goederen werden aangemerkt als conditionele contrabanden en konden alleen met een vergunning worden geïmporteerd (zie Bijlage 2). Deze invoerregeling kon door een burgerrechter worden getoetst, omdat het als binnenlandse verordening buiten het oorlogsrecht viel.¹⁰⁴

Met betrekking tot de export werden de regelingen lokaal bepaald. Bij de uitvoerregeling werd namelijk onderscheid gemaakt tussen ondernemingsproducten en bevolkingsproducten. Zo was in gebieden waar zich de Nederlandse rubberplantages hadden bevonden de uitvoer van rubber verboden, terwijl deze grondstof in andere streken als bevolkingsproduct werd aangemerkt. In dat laatste geval was de export van rubber dus wel toegestaan.¹⁰⁵ Waar de restricties op de invoer voornamelijk een militaire doel diende, wogen bij de exportregelingen de economische overwegingen zwaarder. Uiteindelijk waren deze maatregelen echter ook van militair belang, want met de illegale uitvoer kreeg de Republiek deviezen in handen waarmee oorlogstuig kon worden aangeschaft.

¹⁰¹ Pinke, De maatregelen in verband met het zeeverkeer, 1000. NIB, deel 7, Verslag van de vergadering van de Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk, 11 maart 1947, 743.

¹⁰² Pinke, De maatregelen in verband met het zeeverkeer, 1000-1001. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 137.

¹⁰³ Lijsten van absolute contrabanden uit 1946 en 1947 zijn vinden in NA, Archief CZMNI, inv.nr. 836, Ontwerpverordening van het Militair Gezag uit 1946 en NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Verordening Goederenvervoer 1947 II. Deze lijsten zijn opgenomen in Bijlage 1 en 2.

¹⁰⁴ Pinke, De maatregelen in verband met het zeeverkeer, 1001.

¹⁰⁵ Ibidem.

De Territoriale Zee- en Maritieme Kringen-ordonnantie was aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog ingesteld om de militaire belangen op zee te waarborgen. Later werd deze scheepvaartregeling ingebed binnen de Staat van Oorlog en Beleg die in 1940 werd afgekondigd. Deze staat was na de Japanse capitulatie nooit opgeheven en op basis hiervan was eerder al het verbod op het vervoer van wapens, propagandamateriaal en personen die het gezag van de Nederlands-Indische staat wensten te ondermijnen verboden.¹⁰⁶ Nu kon Pinke de ordonnantie gebruiken als juridische basis voor een controlemechanisme op de in- en uitvoerregelingen van de Nederlands-Indische regering. Maritieme Kringen waren zeegebieden waar de CZMNI een vaarverbod of een vergunningenstelsel kon afkondigen. Zoals we hebben gezien, gold een dergelijk vaarverbod voor Straat Bali. Voor de rest van de archipel werd bepaald dat schepen die een Republikeinse haven aan wilden doen, eerst een vergunning moesten halen bij een Nederlandse haven. Schepen die in een Republikeinse haven wilden lossen moesten dus eerst worden gecontroleerd door de Nederlandse autoriteiten.¹⁰⁷ In eerste instantie gold de verplichting van het aandoen van een Nederlandse haven alleen voor de invoer. Omdat het bij de uitvoerverboden ging om bulkgoederen, was controle op zee door marineschepen ook goed mogelijk, zo dacht Pinke. Toen bleek dat veel exportschepen in de praktijk uit eigen beweging een controlehaven aandeden, werd dit tevens verplicht.¹⁰⁸

Pinke gaf aan de gezagvoerders van zijn marineschepen richtlijnen mee voor het handhaven van dit maritieme beleid. Daarbij werd benadrukt dat de commandanten zorgvuldig en met tact moesten handelen. Een schip dat onder rood-witte vlag voer, was niet per definitie bezig met smokkelhandel. Tevens hoefden handelaren die niet over de juiste papieren beschikten niet per se kwaad in de zin te hebben. Patrouilleschepen kregen de verplichting mee om prauw rapporten op te stellen en in het geval van strafbare feiten ook een proces-verbaal vast te leggen. Hiermee konden zwarte lijsten worden samengesteld met schepen die een overtreding hadden begaan. Op die manier werd tevens de controle op zee en in de controlehavens gemakkelijker.¹⁰⁹ Overigens werd deze praktijk volgens Pinke pas in 1948 consequent toegepast.¹¹⁰

Enkele weken na de invoering van de nieuwe regelingen kwam er een mogelijkheid om de proef op de som te nemen. Hr.Ms. *Kortenaer* zag het Amerikaanse vrachtschip *Martin Behrman* bij Cirebon rijst en rubber laden, producten die daar niet uitgevoerd mochten worden. Toen het schip vertrok – het punt waarop de procureur-generaal had bepaald dat er daadwerkelijk sprake was van smokkel – werd het door de *Kortenaer* aangehouden en opgebracht naar Tanjung Uban. Daar werd de lading ondanks hevige protesten van de eigenaar door een burgerrechter verbeurd verklaard. Ook de Amerikaanse overheid – waartoe de reder zich intussen had gewend – schaarde zich achter het vonnis. Het nieuwe juridische kader had zijn waarde bewezen.¹¹¹

Intenties achter de juridische pijlers

¹⁰⁶ Pinke, De maatregelen in verband met het zeeverkeer, 1001. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 136.

¹⁰⁷ Pinke, De maatregelen in verband met het zeeverkeer, 1001.

¹⁰⁸ Ibidem, 1002.

¹⁰⁹ Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 135-136.

¹¹⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 92.

¹¹¹ Ibidem. NIB, deel 7, Memorandum van Weisglas (ambtenaar ten behoeve van de Commissie-Generaal), 5 maart 1947, 654. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 137. Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1008-1010.

Op het eerste gezicht vormden de in- en uitvoerregelingen een waarborg dat het bonafide handelsverkeer niet werd stilgelegd. Het vergunningenstelsel zorgde voor vertraging, maar afgezien van militaire goederen konden de import en export doorgang vinden. Het ging hier dus om een partiële blokkade, die voorlopig de algehele blokkade niet benaderde. Zo werd dit ook uitgedragen door de KM in de *Richtlijnen betreffende het gebruik van de vloot in Nederlands-Indië*, waarin stellig werd verkondigd dat door de Nederlandse marine geen economische oorlogsvoering werd toegepast in Indonesië. Naast de legale handel werd ook de visserij ongemoeid gelaten, zelfs als deze schepen onder rood-witte vlag voeren.¹¹² Tijdens een bezoek van Pinke aan Nederland stelde hij in een lezing dat de marine slechts het al bestaande Nederlands-Indische recht handhaafde. Het ging wat betreft de invoerrechten om de handhaving van het verbod op de invoer van militaire goederen bestemd om het Nederlandse gezag te bestrijden en de uitvoerrechten waren een toepassing van het verbod op handel in gestolen goederen. De nieuwe in- en uitvoerordonnanties waren dus slechts codificaties van het oude recht. Van een blokkade, het prijsrecht of de onderschepping van contrabanden was geen sprake, want er werd geen oorlogsrecht gehandhaafd. De KM speelde in die zin dus de rol van politieagent voor het Nederlands-Indische regime.¹¹³

Dit was een opvallende uitspraak, omdat Pinke bij andere gelegenheden juist steeds het militaire belang van de patrouilledienst benadrukte. Doordat de ordonnanties waren uitgegeven door de Nederlands-Indische regering kon de viceadmiraal echter mooi weer spelen bij beschuldigingen van een marineblokkade. De suggestie van Gieben dat de vlootvoogd dan eigenlijk zijn Maritieme Kringen moest afschaffen, kwam er bij Pinke natuurlijk niet in. Hij stelde dat Gieben daarmee het militaire belang onderschatte dat door de Territoriale Zee- en Maritieme Kringen-ordonnantie werd gewaarborgd. De juridische handigheid was hierbij dus dat Pinke zich kon profileren als handhaver van de binnenlandse wetgeving, maar dat hij binnen de nog geldende Staat van Oorlog en Beleg altijd zijn Maritieme Kringen kon aanwenden wanneer de in- en uitvoerregelingen ontoereikend werden. Hiermee had hij alsnog de mogelijkheid om havens of kustgebieden te sluiten en in de praktijk dus een blokkade in te stellen. Tot aan de Eerste Politionele Actie was hier nog geen reden voor. In ieder geval was Pinke's opmerking dat hij 'gelukkig zelf nogal een juridische knobbel' had, niet misplaatst.¹¹⁴

Het maritieme beleid als struikelblok

Na het Akkoord van Linggadjati moest er verder worden onderhandeld over de invulling van de akkoordbeginselen. Onder het mom van de 'economische samenwerking' kwamen hierbij ook de in- en uitvoermaatregelen ter sprake. Volgens de Republikeinse onderhandelaars werden de havens in hun gebied geblokkeerd. Zij eisten dat de restricties op de handel werden opgeheven zolang er geen overeenstemming was over gezamenlijke regelingen met betrekking tot de import, export, douaneorganisatie en deviezeninning. De handelsrestricties werden volgens de Republiek gehandhaafd 'door het Nederlandse Leger en Marine' en 'uitgeoefend op grond van de oorlogstoestand'.¹¹⁵

¹¹² NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 27, *Richtlijnen betreffende het gebruik van de vloot in Nederlands-Indië*, [z.j.].

¹¹³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 27, Lezing van Pinke.

¹¹⁴ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 90.

¹¹⁵ TK, Kamerstuknummer 475, ondernummer 6, Nota van antwoord aan de Commissie-Generaal van de Indonesische delegatie. Digitaal geraadpleegd op 10 oktober 2017:

<<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Ampeg21%3A19461947%3A0001737>>

Ook te vinden in NIB, deel 9, 767-777.

Het Nederlandse kamp stelde juist dat de bestaande in- en uitvoerregelingen alleen konden worden opgeheven als daar een andere doeltreffende regeling tegen de smokkelhandel voor in de plaats zou komen. Men vond dat er eerst een gezamenlijk systeem voor douane en deviezencontrole moest worden opgezet. De marinecontrole zou alleen vervangen worden als haar functie kon worden overgenomen door een afdoende civiel controlemechanisme van een centrale regering over Indonesië.¹¹⁶ De voorzitter van de Commissie-Generaal – professor Wim Schermerhorn – gaf daarnaast te kennen dat de regelingen voor de in- en uitvoer juist in het voordeel waren van beide partijen. Via de smokkelhandel verlieten ondernemingsproducten het land, maar er kwam nauwelijks iets voor terug. De smokkelaars streken de woekerwinsten op, terwijl Java en Sumatra werden gedraineerd.¹¹⁷ Bovendien kon worden ingebracht dat de Indonesiërs al vanaf de beginperiode een economische blokkade op land handhaafden en dat deze ondanks beloftes nog niet was opgeheven.¹¹⁸

Het was duidelijk dat de Nederlanders en Republikeinen hier lijnrecht tegenover elkaar stonden. Uiteindelijk zou de blokkadewestie in de onderhandelingen geen prominente rol spelen. Het Akkoord van Linggadjati was eigenlijk al voor de ondertekening op 25 maart 1947 verloren gegaan. Beide partijen moesten tegenstanders van de overeenkomst binnen de eigen gelederen overtuigen, waardoor er in de twee kampen zeer verschillende interpretaties werden gegeven aan de afspraken.¹¹⁹ Toch heeft ook het Nederlandse maritieme beleid een struikelblok gevormd voor het welslagen van de onderhandelingen. Na het mislukken van de besprekingen besloot Nederland om militair in te grijpen. Dit bracht het maritieme beleid in een ander vaarwater. Pinke kreeg zijn zin: het Nederlandse militaire belang zou voortaan voorop staan.

De Eerste Politionele Actie en het vervolg (juli 1947 – december 1948)

De mogelijkheid van een blokkade ter ondersteuning van een militaire actie werd al in april 1946 besproken in de ministerraad.¹²⁰ Destijds was daarvoor lang niet genoeg materieel beschikbaar. In november van dat jaar – toen het vertrek van de Britten in zicht was – werd er opnieuw over dit idee gesproken. Een blokkade van Java werd inmiddels realistisch geacht, maar dan moest Sumatra wel achterwege worden gelaten.¹²¹ Toen in mei van 1947 de plannen voor een militaire actie concreter werden, was de rol van de marine daarin beperkt. Uiteindelijk werd er gekozen voor Operatie ‘Product’, waarbij alleen de economisch waardevolle gebieden in Oost- en West-Java en enkele

¹¹⁶ TK, Kamerstuk 475, ondernummer 2, Nota betreffende de uitvoering van de overeenkomst van Linggadjati van de Commissie-Generaal; ondernummer 7, Brief van de Commissie-Generaal aan de Republikeinse delegatie als antwoord op haar nota, 20 juni 1947. Beide digitaal geraadpleegd op 10 oktober 2017:

<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Ampeg21%3A19461947%3A0001733>

<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Ampeg21%3A19461947%3A0001738>

NIB, deel 8, Nota van Van Mook over de Uitvoering van de Overeenkomst van Linggadjati, 19 mei 1947, 733.

¹¹⁷ NIB, deel 8, Notulen van de Nederlands-Indonesische ‘werkvergadering nummer 4’ van 14 april 1947, 225.

¹¹⁸ Ibidem.

¹¹⁹ Wim van den Doel, ‘Linggadjati/Linggarjati: Het Nederlands-Indonesisch conflict’ in: Wim van den Doel (ed.), *Plaatsen van herinnering: Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2005) 182-195.

¹²⁰ NIB, deel 4, Notulen van de ministerraad van 10 april 1946, 86.

¹²¹ NIB, deel 6, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 23 november 1946, 369; Brief van Van Mook aan Jonkman, 25 november 1946, 377-378.

enclaves op Sumatra werden veroverd. Uiteraard leverde de KM daarin een bijdrage door het faciliteren van troepenlandingen. Met name de actie in Oost-Java had een sterk amfibisch karakter.¹²²

De belangrijkste taak was echter het bewaken van de territoriale wateren. Er werd besloten dat alle Republikeinse kusten in Noord-Java, Straat Sunda en Oost-Sumatra werden afgesloten, zodat Republikeinse troepen niet over zee konden uitwijken en geen versterkingen konden aanvoeren. Bij aanvang van de actie werd het gehele territoriale zeegebied rond Java en Madura – met uitzondering van de zuidkust van Java – tot verboden vaarwater verklaard. Enkele dagen later ging dezelfde maatregel in voor de oostkust van Sumatra tussen Jambi en Atjeh. Alleen de lokale visserij werd in deze gebieden toegestaan. Pinke schreef hierover in zijn memoires:

*Tot nu toe was de scheepvaart grotendeels vrij geweest, mits onder ons toezicht, maar dit sloot in, dat elk vaartuig op zich zelf gecontroleerd moest worden, wat grote moeilijkheden opleverde. Het was nu zaak de kusten te blokkeren, maar juridisch is een blokkade-verklaring van officieel onder eigen gezag staande kusten niet mogelijk. Wel echter de sluiting van de kust en dat werd dus toegepast.*¹²³

De viceadmiraal kon zich hierbij beroepen op de Staat van Oorlog en Beleg en zijn Maritieme Kringenordonnantie. In juridische zin was er nu misschien geen blokkade, in de praktische zin van het begrip betekende dit een algehele blokkade. Het sluiten van de kusten beviel Pinke goed, want waar bij de in- en uitvoerregelingen de controle op de vele kleine prauwen zeer lastig was, kon nu elk schip dat binnen de territoriale wateren voer worden aangehouden. De vlootvoogd wilde dit verbod daarom na het beëindigen van Operatie Product graag handhaven.¹²⁴

Daartoe had de Eerste Politionele Actie nog een extra reden voortgebracht, want tijdens dit offensief waren grote hoeveelheden wapens in beslag genomen, die waarschijnlijk grotendeels tijdens de periode onder Brits bestuur – maar ook deels daarna – de Republiek waren binnengesmokkeld. Pinke concludeerde dat bij de smokkelbestrijding de onderzoeken te summier en de straffen te zwak waren geweest. Omdat de omvang van de illegale handel zoveel groter bleek dan in eerste instantie was gedacht, was het volgens de viceadmiraal nu volkomen verantwoord om de Republikeinse havens volledig te sluiten. Van protesten van de Republiek en uit Singapore trok hij zich daarbij niks aan.¹²⁵

Tijdens Operatie Product waren tevens de belangrijkste havens van Java veroverd. Dit maakte de bewakingstaak van de KM een stuk eenvoudiger, aangezien op een veel kleiner gebied gepatrouilleerd hoefde te worden.¹²⁶ De focus kon nu worden verlegd naar de oostkust van Sumatra, waar de smokkelhandel met het dichtbijgelegen Singapore en Malakka een grote omvang had aangenomen. Het vaarverbod dat daar nog steeds gold voor de territoriale wateren tussen Jambi en Atjeh, kwam de KM dus zeer goed van pas. De smokkel werd daar veelal door kleine scheepjes uitgevoerd die bovendien in de vele kreken en rivieren op de Sumatraanse kustlijn hun toevlucht konden zoeken. Met het vaarverbod kon simpelweg elk schip dat binnen de driemijlszone gespot werd, worden aangehouden en opgebracht.¹²⁷

¹²² Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 143, 146. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 109.

¹²³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 109.

¹²⁴ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1004.

¹²⁵ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 18 september 1947.

¹²⁶ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 28 juli 1947.

¹²⁷ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 119-120.

Volgens Pinke bleven de grondslagen van het maritieme beleid onveranderd, want in principe mocht er nog steeds legale handel plaatsvinden op Republikeinse havens. Pinke kon daarbij vasthouden aan zijn stelling dat er in juridische zin geen sprake was van een blokkade. De territoriale wateren vielen simpelweg onder de jurisdictie van de Nederlands-Indische regering en zo was dat ook in het Akkoord van Linggadjati erkend. Dat het maritieme beleid in de praktijk wel als een blokkade overkwam, moest hij toegeven:

*Deze afsluiting van territoriale wateren en de veel scherpere controle maakten, dat de patrouilledienst het karakter van een blokkade ging aannemen, die in de loop van de tijd steeds scherper werd, zodat op den duur de illegale handel grotendeels werd onderdrukt. [...] Feitelijk was er dus een blokkade van een deel der republikeinse kusten en een contrabandecontrolle op een ander deel.*¹²⁸

In werkelijkheid waren afgezien van Jambi alleen de westkust van Sumatra en de zuidkust van Java nog open voor Republikeinse handel. Dit waren juist de gebieden die van oudsher relatief weinig handelsverkeer kenden. Als het aan Pinke lag, werd zelfs al het verkeer van de Republiek met het buitenland stilgelegd.¹²⁹ Daarvoor had de KM echter niet genoeg materieel beschikbaar. Bovendien kreeg Nederland nu te maken met protesten uit het buitenland.

Internationale protesten

De handel tussen Indonesië en Singapore was volgens Pinke nu praktisch stilgelegd. Het kon natuurlijk niet uitblijven dat de belanghebbenden in deze stad met klachten kwamen over het Nederlandse maritieme beleid. Het ging hierbij met name om Britse en Chinese handelaren die hun inkomstenbron zagen opdrogen. Aangezien ook de door Nederland gecontroleerde gebieden in de archipel grotendeels afhankelijk waren van handelsstromen die via Singapore liepen, moest de Nederlands-Indische regering wel degelijk rekening houden met de stemming in deze stad.

Ook de Australische consul in Batavia uitte kritiek op de blokkade.¹³⁰ Het gouvernement en de KM hadden bovendien al sinds september 1945 te maken met een boycot van Australische havenarbeiders, die werd gesteund door de centrale vakbond in dat land.¹³¹ De Indonesiërs hadden dit zelfs ingezet als onderhandelingsmiddel, waarbij de mogelijkheid werd geboden dat Soekarno of Hatta de Australiërs zouden oproepen om de boycot op te heffen als de KM zou stoppen met de blokkade.¹³²

Om aan de verschillende internationale protesten tegemoet te komen, werden er 'bijzondere vaarvergunningen' ingevoerd. Zo mochten schepen van bepaalde maatschappijen onder strikte voorwaarden op Republikeinse havens handelen. Vanaf september 1947 kon op deze wijze de houthandel op Bengkalis en de vishandel op Bagansiapiapi worden hervat, waarbij de schepen met het oog op de bevolkingsbelangen (niet-militaire) kleding, levensmiddelen en zout mochten invoeren. Daarnaast mochten maandelijks drie schepen Pekanbaru aandoen en werd de haven van Telukbetung

¹²⁸ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 119.

¹²⁹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 18 september 1947.

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Burgers, *De garoeda en de ooievaar*, 387-388.

¹³² NIB, deel 8, Brief van tijdelijk zaakgelastigde te Canberra De Ranitz aan minister van Buitenlandse Zaken Van Boetzelaer, 2 april 1947, 102-105

opengesteld.¹³³ Vaak was de gedeeltelijke openstelling van een haven erop gericht om de lokale bevolking tegemoet te komen, zoals in het geval van de Chinese gemeenschap in Pekanbaru. Voor deze noodlijdende groep van 20.000 personen werden voedselleveranties door zogenaamde reliefschepen gedaan die vanuit Singapore werden georganiseerd.¹³⁴

Zoals al in de inleiding werd aangehaald, sloten Nederland en de Republiek in januari 1948 een nieuw akkoord – de Renville-overeenkomst – waarin werd afgesproken dat beide partijen zouden streven naar herstel van de handelsactiviteiten en verbindingen tussen de verschillende delen van de archipel. Aangezien de regelingen van Pinke van kracht bleven, was het niet meer dan logisch dat de Republiek Indonesië hierover een klacht indiende bij de Veiligheidsraad. De Nederlandse delegatieleider Van Kleffens seinde vervolgens naar Batavia dat er alles aan gedaan moest worden om het onderzoeksrapport van de CGD zo gunstig mogelijk te beïnvloeden, omdat de Republiek hier een belangrijk ‘propaganda argument’ in handen had.¹³⁵ De vraag is natuurlijk of er wel kan worden gesproken van propaganda. Op basis van het internationale recht was er wellicht geen sprake van een blokkade, maar in de praktijk kwam het hier wel op neer. Pinke wilde Van Kleffens er daarom met klem op wijzen dat er wel degelijk kuststroken waren gesloten. In de ogen van de viceadmiraal was het niet verstandig dit te ontkennen, terwijl het een vrij algemeen bekend gegeven was.¹³⁶ Van Kleffens bleef echter vanwege de evidente diplomatieke belangen vasthouden aan zijn stelling:

Wij moeten volhouden dat er geen blokkade is. Daarmee wordt niet afgedaan aan het feit dat zekere kuststroken gesloten zijn. In normale tijden waren voor sommige categorieën van de scheepvaart allerlei Indische havens gesloten, doch toen werd nooit van gehele of partiële blokkade gesproken.¹³⁷

Pinke kreeg hierbij geen gelijk, want de tactiek van Van Kleffens had succes. Omdat de Veiligheidsraad uiteindelijk geen duidelijke stelling nam, konden de Nederlandse maatregelen worden gehandhaafd. Het politieke inzicht van de doorgewinterde diplomaat had daarbij de doorslag gegeven.

Verdere verscherpingen

Alhoewel er in de loop van 1948 af en toe concessies werden gedaan aan de Republiek – zoals de opening van handel tussen enkele Nederlandse en Republikeinse havens op barterbasis¹³⁸ – was er over het algemeen sprake van verscherping van de maatregelen. Zo werd op 7 januari 1948 ook het

¹³³ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 849, Brief van schout-bij-nacht G.B. Salm (ondercommandant zeemacht) aan Van Hoogstraten, 25 september 1947; Brief van Salm aan de 1e Gouvernements Secretaris. Pinke, ‘De maatregelen in verband met het zeeverkeer’, 1004-1005.

¹³⁴ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 848, Brief van de Directeur van de Directie Verre Oosten (DIRVO) T. Elink Schuurman aan Consul-Generaal te Singapore L. Winkelman, 27 oktober 1947; Brief van het Hoofd van het Kantoor voor de Handel G.J. Schimmel aan Van Mook, 27 oktober 1947.

¹³⁵ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Telegram van Van Kleffens aan Elink Schuurman, 16 juli 1948.

¹³⁶ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 2570, Brief van Pinke aan Van Mook, 12 juli 1948.

¹³⁷ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 2570, Telegram van Van Kleffens aan Elink Schuurman en minister van Buitenlandse Zaken Van Boetzelaer, 19 juli 1948

¹³⁸ *Barter* is de Engelstalig economische term voor ruilhandel. Goederen werden hier dus direct uitgeruild, waarbij de waarde van de uitvoer en invoer gelijk was. Het werkwoord barteren is hiervan afgeleid.

zuidelijke deel van de oostkust van Sumatra grotendeels afgesloten.¹³⁹ Enkele maanden later werd de Scheepvaartwetgeving van 1936 opnieuw ingevoerd. Door middel van deze regeling kon de (luitenant-)gouverneur-generaal havens sluiten voor schepen die niet onder Nederlandse vlag voerden. Waar deze wetgeving oorspronkelijk was bedoeld als maatregel tegen buitenlandse concurrentie, kon hij nu worden ingezet om de handel van onder vreemde vlag voerende schepen op Republikeinse kusten te verbieden. Het verzoek tot de herinvoering van de Scheepvaartwetgeving kwam oorspronkelijk van het Departement van Scheepvaart. Voor Pinke was dit de kans om ook de handel op de westkust van Sumatra – waar de blokkade nog niet van kracht was – verder te belemmeren.¹⁴⁰ Daarbij was het belang van de bevolking in zijn ogen ondergeschikt aan het militaire voordeel: de ‘ongetwijfeld ernstige gevolgen voor de bevolking’ wogen op tegen de ‘ernstige gevolgen voor de republiek, die hierdoor van haar voornaamste deviezen-inkomsten zou worden beroofd’.¹⁴¹ Met deze maatregel probeerde Pinke de Republiek tevens te dwingen om Nederlandse schepen toe te laten in hun havens. Dat vond hij niet meer dan logisch, aangezien bonafide vervoerders onder de Indonesische vlag ook in Nederlands gebied welkom waren. Daarnaast zag de viceadmiraal het als een drukmiddel om de Republikeinse leiders te doen bewegen zich in te zetten om de Australische boycot op te heffen.¹⁴²

De in- en uitvoerregelingen en bijzondere vaarvergunningen werkten in deze periode als pressiemiddel tegen de Republiek. Als er iets gebeurde dat de Nederlandse autoriteiten niet zinde, kon er worden bedreigd met het intrekken van de vergunningen van een schip of maatschappij, of voor de handel op een bepaalde haven. Zo werden er in juni 1948 twee weken lang geen vergunningen meer uitgegeven voor de vaart op Jambi, nadat daar een patrouilleschip van de KM was beschoten vanaf de kust.¹⁴³ Pinke was nu bewust bezig om het maritieme beleid in te zetten om de Republiek tot meer medewerzaamheid te dwingen: ‘De door mij gepleegde strategie is dan ook druk op de republiek uitoefenen om tot voor ons gunstige voorwaarden te komen.’¹⁴⁴ Toen vanuit het Ministerie van Marine weer eens werd getracht om de Indische tak in te krimpen, schreef Pinke aan Helfrich:

*Ik ben bezig een zeeoorlog tegen de republiek te voeren, met alle aspecten van dien, uitgezonderd dat er geen zeegevechten plaats vinden. Maar ik oefen de heerschappij ter zee uit, blokkeer de kusten (meer dan 1000 mijl lang) en nu moet ik van het schamele hoopje schepen nog wat afspelen ook! [...] De Nederlandse macht ter zee is een politieke factor tegen de republiek, ik heb het in Holland ook betoogd. Vermindert U die macht niet, dan verliezen wij politiek. Ik zál de republiek ter zee wurgen, maar U moet mij daarmee helpen.*¹⁴⁵

Om de druk nog verder op te voeren, werd met name de bestrijding van de illegale uitvoer door de Republiek verder verscherpt. De Republiek had namelijk een steeds groter tekort aan deviezen, dus de verdere inperking van de export kon een gevoelige economische klap betekenen. Pinke had hierbij Van Hoogstraten aan zijn kant, die met lede ogen aanzag dat ondernemingsproducten tegen hoge prijzen werden verkocht in het buitenland. Voedingsmiddelen werden daar vervolgens voor lage prijzen

¹³⁹ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 849, Beschikking van de Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië, januari 1948.

¹⁴⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 28 juli 1947.

¹⁴¹ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 849, Brief van Pinke aan Van Mook, 30 maart 1948.

¹⁴² Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 176-177.

¹⁴³ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Brief van afgevaardigde van de Indonesische delegatie in de Economische en Financiële Subcommissie Djuanda Kartawidjaja aan de CGD.

¹⁴⁴ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 30 maart 1948.

¹⁴⁵ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 19, Brief van Pinke aan admiraal Helfrich, 24 januari 1948.

ingekocht en tegen schaarsteprijzen verkocht in de Republiek. De handelaren maakten dus woekerwinsten, terwijl het land werd leeggezogen. De Republikeinse regering hief bovendien invoerrechten die volgens Van Hoogstraten opliepen tot 40 procent. Alhoewel Pinke vooral het militaire voordeel zag van het verder stilleggen van de uitvoer van de Republiek, had hij om deze redenen ook een medestander in het Nederlands-Indische bestuur.

In september van 1948 werden er twee maatregelen genomen. Pinke verbood op basis van het Militair Gezag de betaling van rechten aan de Republiek buiten haar eigen grondgebied. Tot dan toe gebeurde het heffen van in- en uitvoerrechten namelijk veelal in Singapore, Penang en Batavia. De controle op dit verbod was natuurlijk zeer lastig, maar de viceadmiraal kon door te dreigen met het stopzetten van de bijzondere vaarvergunningen wel degelijk druk uitoefenen op de buitenlandse handelaren. Nadat in oktober 1948 was ontdekt dat een Chinese handelaar in Batavia een groot bedrag had gestort aan de Republiek voor het recht om peper uit te voeren vanuit Telukbetung, werd zelfs deze hele haven gesloten door Pinke. Na protesten uit Singapore dwongen Buitenlandse Zaken en Louis Beel – die Van Mook had opgevolgd onder de titel Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon – de vlootvoogd om dit vaarverbod weer in te trekken, maar niet zonder in Singapore af te dwingen dat de Republikeinen daar geen rechten meer mochten heffen.¹⁴⁶

De tweede maatregel werd door Van Hoogstraten genomen. De Secretaris van Staat van Economische Zaken – zoals hij zich na bestuurlijke wijzigingen mocht noemen – voerde een barterregeling in. Dit betekende dat de waarde van de uitvoer van de Republiek de waarde van de invoer niet mocht overstijgen. Voor de controle hierop werden door de consuls in Singapore en Penang barterboeken bijgehouden. Uiteraard kon met de waarde van de lading van schepen worden geknoeid, maar de woekerwinsten die de particuliere handelaren maakten, werden zo wel beteugeld. Overtredingen konden wederom worden bestraft met inbeslagneming, plaatsing op een zwarte lijst en inname van de vaarvergunningen.¹⁴⁷ De belangrijkste havens aan de overkant van Straat Malakka waren vanaf het najaar van 1948 dus ook bij het controlesysteem betrokken.

De Tweede Politionele Actie en het vervolg (december 1948 – augustus 1950)

Op weg naar de Tweede Politionele Actie

Halverwege 1948 verliepen de besprekingen met de Republiek steeds stroever. Op 16 juni werden de onderhandelingen onder leiding van de CGD afgebroken. Enkele hernieuwde pogingen in het najaar leverden niets op. Het alternatief van een militaire actie waarbij de belangrijkste Republikeinse gebieden op Java en Sumatra moesten worden veroverd, werd steeds realistischer. Intussen hadden de Nederlandse maatregelen met betrekking tot het scheepvaartverkeer in de archipel dus het karakter van een blokkade aangenomen. Voor Pinke was dit met het oog op de stroeve onderhandelingen en een eventuele militaire actie niet genoeg. Volgens hem kon de Republiek nog verder in tijdnood worden gebracht door de blokkade verder te verscherpen. In zijn ogen waren de

¹⁴⁶ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1007.

¹⁴⁷ Ibidem.

Nederlandse autoriteiten nog steeds te veel politiek gebonden en zou men de belangen van de bevolking en de Chinese handelaren minder voorop moeten stellen.¹⁴⁸

Nadat het Nederlandse kabinet tot de conclusie was gekomen dat onderhandelen met de Republiek geen zin meer had, ging in de nacht van 18 op 19 december 1948 de Tweede Politionele Actie van start. Net als bij het eerste militaire offensief werd bij de tweede actie het maritieme beleid verscherpt. Dit uitte zich in de verdere uitbreiding van het verboden vaargebied. Daarmee was praktisch gezien het hele Republikeinse gebied ontsloten, met uitzondering van de kusten van Atjeh. Omdat gedurende Operatie Kraai meer amfibische acties werden ondernomen, was de rol van de KM groter dan tijdens de Eerste Politionele Actie. Het bleek echter wederom slechts een intermezzo voor de Nederlandse marineschepen, want de patrouilledienst bleef de hoofdtaak.

Militair gezien was de actie een succes: zonder veel tegenstand werden grote delen van het Republikeinse gebied overrompeld. Politiek leverde het militaire ingrijpen echter een nederlaag op. Onder druk van de internationale gemeenschap – met de Verenigde Staten op de voorgrond – werd de actie op Java op 31 december stilgelegd. Op Sumatra werd de strijd vijf dagen later gestaakt. Ditmaal had de Veiligheidsraad volmondig de kant van de Republiek gekozen.

Gevolgen voor het maritieme beleid

Tijdens de Tweede Politionele Actie waren vrijwel alle havenplaatsen in Nederlandse handen gekomen. Vanuit Den Haag voerde het Ministerie van Marine nu de druk op om de patrouilledienst over te dragen aan het Departement van Scheepvaart, zoals de marineleiding in Nederland eigenlijk de hele oorlog al had verlangd. Na Operatie Kraai kon Pinke niet zonder meer vasthouden aan zijn stelling dat de KM in Indonesië een militair belang diende, want de clandestiene handel op de oostkust van Sumatra vond nu plaats op Nederlands-Indisch grondgebied en de smokkelbestrijding was daarmee een politionele taak geworden. De Gouvernementsmarine – het uitvoerende orgaan van het Departement van Scheepvaart – was echter nog lang niet tegen deze taak opgewassen. Deze organisatie kampte met een groot tekort aan patrouillevaartuigen en personeel. De overdracht zou daarom gefaseerd moeten gaan plaatsvinden, waarbij allereerst op 31 augustus 1949 het patrouillegebied aan de oostkust van Sumatra tussen Bengkalis en de Jambi-rivier moest worden overgenomen. Daarbij werd ook een aantal Higginsboten aan de dienst overgedaan. De KM moest voorlopig dus nog haar patrouillegang handhaven.¹⁴⁹

Bovendien waren er militair gezien nog genoeg redenen om de patrouilledienst doorgang te laten vinden, al was het in een afgeslankte vorm. De focus lag daarbij op de noordelijke punt van Sumatra. Daar gold Atjeh nog als het enige Republikeinse bolwerk. Pinke kon nu een belangrijk deel van zijn schepen naar dit gebied sturen, waarmee een scherpe controle op het nog steeds geldende vergunningstelsel werd gehandhaafd.¹⁵⁰ Op de rest van Sumatra was de Nederlandse bezetting summier en naargelang de TNI beter was hersteld van Operatie Kraai leefde de guerrillastrijd weer op. Bij de vele zuiveringsacties die op het militaire offensief volgden, moesten regelmatig marineschepen assisteren. Daarbij was het natuurlijk van belang dat de Republikeinse troepen daar van aanvoer verstoken bleven. De patrouilledienst van de KM bleef hier dus ook een militair belang dienen.¹⁵¹

¹⁴⁸ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 18, Brief van Pinke aan Minister van Marine Schokking, 23 november 1948.

¹⁴⁹ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 278.

¹⁵⁰ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1005.

¹⁵¹ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 292. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 193

De laatste maanden en de aflossing van Pinke

De regelingen omtrent de in- en uitvoer en de vaarverboden bleven na de Tweede Politie Actie nog maandenlang van kracht. De vernietiging van de Republiek was voor Pinke immers nog altijd het hoofddoel. Om de mening van de Veiligheidsraad gaf hij weinig. Om het buitenland een toontje lager te laten zingen stelde hij voor de uitvoer van aardolie stop te zetten. Dit plan kreeg geen bijval in Den Haag of Batavia, maar het kenschetst de wilskracht van de vlootvoogd. Het Van Royen-Roem Akkoord dat op 7 mei 1949 werd gesloten, voelde voor Pinke als een 'capitulatie'.¹⁵² In dit akkoord werd afgesproken dat de vijandelijkheden werden gestaakt en dat bij een Ronde Tafel Conferentie opnieuw zou worden onderhandeld. Voor Pinke was nu duidelijk dat de KM in Indonesië zich moest gaan richten op de defensie van de Unie die Nederland en Indonesië zouden gaan vormen.¹⁵³ In 1949 heerste namelijk nog de gedachte dat er een Verenigde Staten van Indonesië zouden worden gevormd – waarvan de Republiek slechts een van de deelstaten zou zijn – die onder de Nederlandse Kroon kwam te staan. Binnen deze Unie werd de defensie gezamenlijk geregeld. In dat licht zou de Nederlandse marine tevens de opleiding van het personeel van de ALRI gaan ondersteunen.¹⁵⁴

Halverwege 1949 moest er door de KM dus aan drie processen worden gewerkt: (1) de overheveling van de patrouilledienst op de Dienst voor Scheepvaart, waarvoor in juli de Federale Zee- en Kustbewaking als uitvoerend orgaan was opgericht, (2) de omvorming van de KM in de Oost voor een effectieve Unie-defensie en (3) steun leveren aan het opzetten van de ALRI. Van de laatstgenoemde taken zou uiteindelijk weinig terecht komen. Er werd geen concreet akkoord bereikt over een gezamenlijke defensie en de Unie noch de Verenigde Staten van Indonesië waren een lang leven beschoren. Niet lang na de soevereiniteitsoverdracht gaf de Republiek Indonesië aan geen heil meer te zien in verdere ondersteuning door de KM.¹⁵⁵

De overdracht aan de Federale Zee- en Kustbewaking verliep tevens moeizaam. Er was in 1949 nog genoeg te doen voor de patrouilledienst in de archipel. Naast bestrijding van de smokkel op de oostkust van Sumatra kwamen er weer berichten over Republikeinse infiltraties richting de Grote Oost. In augustus werd er voor het eerst in maanden over verhoogde smokkelactiviteit op de noordkust van Java gerapporteerd. Uiteindelijk zou de civiele dienst pas vanaf september 1949 de patrouilles in Straat Sunda, op een deel van de noordkust van Java en bij de kust van Sumatra tussen Banka en Billiton en Bengkalis en de Jambi-rivier overnemen.¹⁵⁶ De KM bleef dus actief patrouilleren, waarbij het zwaartepunt lag op de kust van Atjeh. Nadat op 15 augustus een staakt-het-vuren van kracht werd, ging het echter niet meer om het verdedigen van een militair belang, maar om de bestrijding van economische delicten. Van een echte blokkade van de Republiek was nu geen sprake meer.¹⁵⁷

De overdracht aan de civiele dienst was Pinke's laatste wapenfeit als CZMNI. Op 30 september droeg de gedesillusioneerde vlootvoogd de leiding van het Departement van Marine over aan viceadmiraal F.J. Kist, die daarvoor al enige tijd als chef-staf had gefunctioneerd. Aan hem was de taak de rol van de KM binnen de Unie-defensie en de opleiding van de ALRI verder uit te werken. Pinke keerde aan boord van het m.s. *Bali* terug naar Nederland. Tijdens de doorvaart in Straat Malakka werd hem nog een laatste groet gebracht door een patrouillevaartuig. Hr.Ms. *Ambon* kwam langs, waarbij

¹⁵² Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 194.

¹⁵³ Ibidem, 273-289.

¹⁵⁴ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 317-319.

¹⁵⁵ Ibidem, 321.

¹⁵⁶ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 280-282.

¹⁵⁷ Ibidem, 312-313.

de gehele bemanning een driewerf hoera voor de viceadmiraal uitriep. Daarmee bezorgde de door de vlootvoogd zo geliefde patrouilledienst een symbolisch einde aan de diensttijd van Pinke in de Oost.¹⁵⁸

De soevereiniteitsoverdracht vond plaats op 27 augustus 1949. Van een blokkade was in de laatste maanden dus geen sprake meer geweest, maar wel was de KM patrouilles blijven verrichten tegen smokkelhandel. Bij de Ronde Tafel Conferentie was afgesproken dat Nederland de Verenigde Staten van Indonesië ook na de onafhankelijkheid nog zou ondersteunen met de patrouilledienst. Tegen mei 1950 waren de verschillende deelstaten binnen Indonesië al opgeslokt door de Republiek en ontstond dan toch de eenheidsstaat die de Republikeinse leiders vanaf het begin voor ogen hadden gehad. Begin juni maakte de Republiek Indonesië duidelijk dat zij geen bijstand meer wenste te ontvangen van de Nederlandse marine. Op 28 augustus 1950 werd de patrouilledienst overgedragen aan de ALRI.¹⁵⁹

Conclusie

In dit hoofdstuk werd de vraag gesteld wat de intenties – of in de woorden van Elleman en Paine *goals* – waren van het Nederlandse maritieme beleid in Indonesië. In de beginperiode waren het voornamelijk politieke afwegingen en praktische beperkingen die aan de basis lagen van de regelingen omtrent het scheepvaartverkeer. De Nederlanders hadden rekening te houden met de wensen van de Britse militaire autoriteiten en wilden de onderhandelingen met de Republiek niet in gevaar brengen. Bovendien wilde men de ‘neutrale’ bevolking niet tegen zich in het harnas jagen door al te strenge regelingen op de in- en uitvoer. Voorlopig werd de bonafide handel niet al te veel in de weg gelegd. Op militair gebied moest de KM zich door de praktische gebreken bovendien beperken tot het tegengaan van infiltratie in de Grote Oost. Desondanks was een marineblokkade een optie die in de hoogste militaire en civiele bestuurslagen werd overwogen, zodra dit tot de mogelijkheden ging behoren.

Ook in de periode na het vertrek van de Britten kon de bonafide zeehandel doorgaan, al werd de in- en export nu beter gereguleerd. Daarvoor werd door de Nederlands-Indische regering juridisch vastgelegd welke producten mochten worden in- en uitgevoerd en onder welke voorwaarden. Het vergunningstelsel vertraagde de handel, maar in principe was de gewone in- en uitvoer vrij. De Republikeinse stelling dat er sprake was van een blokkade die was gebaseerd op het oorlogsrecht was echter niet uit de lucht gegrepen. De in- en uitvoerregelingen werden gehandhaafd op basis van een ordonnantie die haar oorsprong vond in de Staat van Oorlog en Beleg. Daarnaast werd de Republikeinse handel – illegaal of niet – behoorlijk gehinderd door het controlesysteem. Pinke wist dankzij de Territoriale Zee- en Maritieme Kringen-ordonnantie de grip van het Militair Gezag op het maritieme beleid te handhaven. Aan de vooravond van de Eerste Politionele Actie trok de viceadmiraal op basis van deze bepalingen het beleid volledig naar zich toe en vanaf dat moment waren grote delen van de territoriale wateren van de Republikeinse kusten gesloten voor alle scheepvaart, met uitzondering van de lokale visserij.

In juli 1947 was er dus een duidelijke *shift* van een partiële blokkade naar een vrijwel algehele blokkade. Vanaf dat moment werden de duimschroeven steeds iets verder aangedraaid met nieuwe

¹⁵⁸ Ibidem, 314.

¹⁵⁹ Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 323-325, 339.

vaarverboden en regelingen. Zo werd het juridische kader uitgebreid met de Scheepvaartwetgeving en de barterregeling en werden Singapore en Penang bij het controlesysteem betrokken. Het doel hiervan was het uitoefenen van economische druk op de Republiek, zodat haar deviezenstroom verder opdroogde. Het was Pinke te doen om complete 'heerschappij ter zee', want dat was immers 'het doel van iedere zeeoorlog'.¹⁶⁰ De viceadmiraal zag daarbij heel goed in dat de sluiting van de Republikeinse kusten alleen in juridische zin verschilde van een blokkade.¹⁶¹ Het maritieme beleid werd nu doelbewust ingezet als drukmiddel. De wurggreep op de Republiek werd steeds sterker, al had de blokkade van Pinke nog veel steviger mogen zijn. Was er nog minder rekening gehouden met de belangen van de bevolking en de Chinese handelaren, dan had hij in zijn ogen de Republiek nog verder in het nauw kunnen drijven. Ten tijde van de Tweede Politionele Actie waren alleen de kustwateren van Atjeh nog niet gesloten. Toen de Republiek zich na Operatie Kraai terugtrok richting het noorden, richtte de marine zich dan ook voornamelijk op de bewaking van dit gebied. In de loop van 1949 werd duidelijk dat de KM zich in de Oost moest gaan richten op een andere rol, al werd de patrouilledienst nog tot halverwege 1950 gehandhaafd.

In de periode 1945-1949 is er dus een duidelijke ontwikkeling geweest richting een steeds strenger in- en uitvoerbeleid. Zorgen over het welzijn van de bevolking ruimden steeds meer het veld voor het nastreven van militaire en economische belangen. Vanaf 1947 kan er worden gesproken van een algehele blokkade die was bedoeld als wurggreep op de Republiek. Daarbij was het geen bewust beleid om de bevolking in haar voorziening van eerste levensbehoeften te treffen. De maatregelen waren gericht tegen de Republikeinse deviezenwerving en wapenhandel. Toch wist men dat de bevolking de negatieve effecten van de blokkade zou voelen. De Nederlandse beleidsmakers hebben zich daardoor niet laten tegenhouden. Als het aan Pinke had gelegen, had het gouvernement de belangen van de bevolking zelfs helemaal terzijde moeten schuiven om de wurggreep compleet te maken. De vraag is of dat in de praktijk wel tot de mogelijkheden behoorde. In de volgende hoofdstukken zullen we kijken in hoeverre de blokkade met succes kon worden uitgevoerd en wat de gevolgen hiervan waren in Republikeins gebied.

¹⁶⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 130.

¹⁶¹ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1005.

Hoofdstuk 2

Patrouilles in een ‘notendop’ Smokkelbestrijding door de Koninklijke Marine

In het vorige hoofdstuk werd duidelijk dat de KM in Indonesië kampte met tekorten qua materieel en personeel. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op het verloop van het materieel, welke soort schepen er werden ingezet, waar de schepen zich in bepaalde periodes bevonden en in hoeverre ze in de vaart konden worden gehouden. De kwaliteit, kwantiteit en ruimtelijke spreiding van de schepen zijn vanzelfsprekend belangrijke factoren voor het bepalen van de effectiviteit van een blokkade. Ze komen overeen met de categorieën die door Elleman en Paine zijn aangeduid als *force*, *space* en *time*.

Een facet dat die deskundigen op het gebied van marineblokkades over het hoofd hebben gezien, is de rol van de mensen die de blokkade tot uitvoering moesten brengen. In deze studie wordt ook de geschiktheid, de kwantiteit en het verloop van het personeel bekeken. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan hoe een patrouille in zijn werk ging en hoe het leven aan boord van een KM-schip in Indonesië was. Het doel van dit hoofdstuk is dus om vast te stellen in hoeverre het – gezien de praktische beperkingen van de inzet – mogelijk was om een effectieve blokkade te handhaven. Bovendien is het belangrijk om te bepalen in welke mate de intenties van Pinke en het Nederlands-Indisch gouvernement doordrongen in de soms weerbarstige praktijk van de patrouillegang in de archipel.

Omdat de intentie van een algehele blokkade zich openbaarde vanaf de Eerste Politie Actie, is het vooral van belang om te onderzoeken of de *force* van de KM vanaf juli 1947 voldoende was om deze taak uit te voeren. Daarbij staan de kleinere scheepstypen die specifiek voor de patrouilledienst werden aangetrokken centraal. Deze zogenaamde RP-boten werden in mei 1947 samen met een kleine landingsvaartuigenvloot administratief ondergebracht bij de Kleine Vaartuigen Dienst (KVD). De grotere marineschepen die in Indonesië beschikbaar waren – een aantal lichte kruisers en torpedobootjagers – waren voor de patrouilledienst in de kustwateren weinig geschikt en hadden bovendien hun eigen taken uit te voeren. In beperkte mate zijn zij wel ingezet voor de controle van het scheepvaartverkeer in de diepere wateren aan de westkust van Sumatra en later ook aan de zuidkust van Java. Zoals we hebben gezien, was de smokkel in deze gebieden echter van minder grote betekenis. Om een oordeel te kunnen vellen over de effectiviteit van de inzet op het gebied van *time*, *space* en *force*, moet dus vooral naar de kleinere vaartuigen worden gekeken.

Het materieel

Geschiktheid van de marineschepen

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog bevonden de Nederlandse marineschepen in de Oost zich in de havens van Colombo en Australië. Het ging hierbij om enkele grotere schepen, onderzeeboten en de mijnenveger Hr.Ms. *Abraham Crijnsen*, die in Indonesië als korvet zou worden ingezet. Toen

admiraal Helfrich op 1 oktober 1945 in Batavia terugkeerde, bevond alleen de lichte kruiser Hr.Ms. *Tromp* zich in de archipel. Al spoedig werd de vloot aangevuld met de andere schepen die zich in Azië bevonden, al waren naast de *Tromp* alleen de onderzeeboten en de *Abraham Crijnsen* direct beschikbaar voor operationele inzet.¹⁶² Tevens werd een aantal mijnnevagers naar de Indonesische wateren gedirigeerd om de belangrijkste vaarroutes mijnenvrij te maken. Helfrich en zijn chef-staf Willinge waren zich er al snel van bewust dat voor de toekomstige taak in Indonesië ander materieel nodig was. De KM moest daarvoor op zoek naar kleine, wendbare schepen. In eerste instantie moest er echter nog worden geroeid met de beschikbare riemen. Schepen werden door de hele archipel op ad hoc basis ingezet voor de controle van de scheepvaart, ondersteuning bij landingen, mijnnevagen, vlagvertoon, goederentransport en troepenvervoer.¹⁶³ Zo werden bijvoorbeeld ook de onderzeeboten gebruikt bij de smokkelbestrijding, die daarvoor gezien de benodigde diepgang niet erg geschikt waren.¹⁶⁴

In eerste instantie werd aan het bevaarbaar maken van de zeeën rond de archipel een hoge prioriteit verschaft. Vlak na de aankomst van Pinke in januari 1946 kwamen uit Nederland acht mijnnevagers en het moederschip Hr.Ms. *Jan van Brakel* aan.¹⁶⁵ Tegelijkertijd werd door het Marine Commandement in Australië te Freemantle gewerkt aan de overname van acht korvetten, die mede door tegenwerking van Australische havenwerkers pas tussen februari en juli 1946 in gebruik konden worden genomen. Pinke was erg tevreden over het aantrekken van deze schepen, die gezien hun beperkte omvang veel geschikter waren voor de patrouilledienst.¹⁶⁶ In Singapore werd in februari en maart een aantal landingsschepen aangekocht. In april volgde daar tevens de aankoop van de eerste patrouilleboten, die werden omgedoopt tot Hr.Ms. *RP 101* tot en met *RP 104*. Het ging hierbij om zogenaamde *Harbour Defense Motor Launches* (HDML's). Tussen juli 1946 en februari 1947 volgden vanuit Australië nog veertien van deze schepen, waardoor de RP-vloot begin 1947 uit achttien HDML's bestond.¹⁶⁷

Daarnaast was voor de patrouilledienst in de eerste anderhalf jaar van het conflict gebruikgemaakt van een kleine vloot van achttien schepen die her en der in de archipel werden gevonden, meestal Japanse patrouilleboten of oude scheepjes van de KM of de Gouvernementsmarine. Deze patrouilleboten waren vrijwel zonder uitzondering van zeer bedenkelijke kwaliteit en werden in de loop van 1946 alweer grotendeels afgedankt.¹⁶⁸ Noemenswaardig zijn de voormalige Japanse patrouillevaartuigen Hr.Ms. *Klazina* en *Klaas* – later omgedoopt tot *RP 141* en *142* – die het nog tot april 1947 volhielden. De *Klazina* was op de ALRI veroverd door Hr.Ms. *Tijgerhaai* en de *Klaas* – genoemd naar de eerste commandant, luitenant-ter-zee Klaas Jongenwaard – werd compleet met Japanse bemanning overgenomen van de Japanse marine. Dit vaartuig werd voortgedreven door een stokoude dieselmotor die niet meer dan acht knopen kon leveren. Dat ging bovendien gepaard met een oorverdovend lawaai, wat niet alleen de mogelijkheid om andere scheepsmotoren te horen belette, maar natuurlijk ook de aanwezigheid van de KM aankondigde bij eventuele smokkelaars. Aangezien dit schip vooral 's nachts patrouilleerde, was dit een aanzienlijke beperking. Dat gold tevens voor het feit dat het schip door de vele schoorsteenbranden van veraf al

¹⁶² Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 31-32.

¹⁶³ Ibidem, 32.

¹⁶⁴ Chris Mark (ed.), *De KVD (De Kleine Vaartuigen Dienst)* ([z.p.] 2005), 67-68, 70-71.

¹⁶⁵ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 79.

¹⁶⁶ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 12.

¹⁶⁷ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 82.

¹⁶⁸ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 13.

zichtbaar moet zijn geweest. De *Klaas* was bovendien zo lek als een mandje, waardoor er voortdurend moest worden gepompt. Het was dan ook vooral aan de Japanse bemanning te danken dat het vaartuig nog zo lang in de vaart gehouden kon worden. Alhoewel de geschiktheid voor de smokkelbestrijding en infiltratiepreventie twijfelachtig was, wist de *Klaas* in januari 1947 wel twee ALRI schepen te kelderen in de Pangpang-baai. Dat de *Klaas* en *Klazina* van de tijdelijke patrouillevloot nog het meest bruikbaar werden geacht, zegt waarschijnlijk veel over de kwaliteit van de andere schepen.¹⁶⁹



Het patrouillevaartuig Hr.Ms. RP 118 – type HDML – in actie (Collectie NIMH).

In december 1946 bestond de vloot van kleine patrouillevaartuigen dus uit zeventien HDML's – de *RP 118* kwam pas in februari 1947 aan in Surabaya – aangevuld met een snel afnemend aantal ongeclassificeerde sloopjes. Het Nederlands-Indisch gouvernement had in het najaar van 1946 114 Higginsboten gekocht in de Verenigde Staten, waarvan er uiteindelijk achttien in bruikleen werden gegeven aan de KM. Deze vaartuigen kwamen tussen december 1946 en december 1947 in de vaart.¹⁷⁰ De vloot van kleinere marineschepen die bestemd waren voor de patrouilledienst bestond gedurende het grootste deel van de onafhankelijkheidsstrijd dus uit korvetten, HDML's en Higginsboten.

De HDML's waren tweemotorige houten schepen met een lengte van 22 meter en een breedte van 5 meter. Dit scheepstype was tijdens de Tweede Wereldoorlog ontworpen door de Britten voor de verdediging van haveningangen, maar was dankzij zijn beperkte diepgang ook uitstekend geschikt voor de patrouilledienst in de ondiepere kustwateren binnen de archipel. Met een maximale snelheid van twaalf knopen was het schip bovendien in staat om prauwen en motortongkangs te achterhalen. Alleen tegen enkele speedboten die actief waren op de smokkelroutes tussen Sumatra en het Maleisisch schiereiland moest een HDML het qua snelheid afleggen. Om smokkelschepen tot stilliggen

¹⁶⁹ Mark, *De KVD*, 67-68, 209

¹⁷⁰ *Ibidem*, 207-209. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 86.

te dwingen, beschikte het vaartuig over een 3,7 cm kanon. Daarnaast bestond de wapenuitrusting uit een 20 mm boordmitrailleur en twee mitrailleurposities waar een losse Brengun of Lewis-mitrailleur kon worden opgesteld. Deze bewapening voldeed goed bij confrontaties op zee. Bij beschietingen vanaf de kust kregen RP-boten soms te maken met zwaarder geschut, waarbij de commandant er verstandig aan deed om simpelweg de vlucht te nemen. Een zwak punt van deze vaartuigen was dat de motoren behoorlijk onderhoudsgevoelig waren omdat de werking van de dynamo nog al eens te wensen overliet. Van de achttien HDML's hebben er echter slechts twee het einde van de oorlog niet gehaald. Hr.Ms. *RP 110* liep in december 1948 op een klif nabij Tuban op de noordkust van Java. De *RP 113* moest twee maanden eerder al worden afgeschreven.¹⁷¹

De HDML's voldeden dus vrij goed. Toch hadden de nieuwe Higginsboten een aantal voordelen ten opzichte van de eerste RP-boten. Met een maximale snelheid van tien knopen was het nieuwe patrouillevaartuig langzamer, maar dankzij de platte onderkant kon deze stalen boot nog dichter onder de kusten opereren. De schepen van de Higgins Boat Company hadden in de Tweede Wereldoorlog niet voor niets naam gemaakt als landingsvoertuig tijdens de landingen in Normandië en Italië – een taak die ze overigens in Indonesië soms ook kregen toegeschoven. Bovendien was de motor van de Higginsboot betrouwbaarder. Het vaartuigje – het schip had een lengte van 19 meter en een breedte van 5,5 meter – was overigens berucht omdat het nogal gevoelig was voor de deining. Door de beroerde ligging en beperkte omvang werd het bootje vaak omschreven als een 'wastobbe' of 'notendopje'. De bewapening van een Higginsboot was gelijk aan die van een HDML. Alle achttien vaartuigen haalden het einde van de oorlog, sommige inmiddels in dienst van het Departement van Scheepvaart. Zij werden in 1950 aan de ALRI overgedragen.¹⁷²

Over het algemeen waren de RP-boten dus geschikt voor de patrouilletaak. Een groot nadeel was echter dat de schepen lange tijd geen beschikking hadden over een radarsysteem. Dit was zeker op plaatsen waar een enkel schip een lange kuststrook moest bewaken een grote aderlating. Ook in smalle zeestraten met een korte oversteek en bij kusten waar schepen zich makkelijk in kreken en rivieren konden verschansen – bijvoorbeeld in Straat Bali en op de oostkust van Sumatra – was een dergelijk detectiesysteem geen overbodige luxe geweest. Tijdens nachtelijke patrouilles was het ontbreken van een radar nog eens extra nadelig.¹⁷³ Ondanks herhaaldelijk aandringen van Pinke kwamen pas in de loop van 1949 radars beschikbaar op de kleine patrouillevaartuigen. Zo laat het scheepjournaal van de *RP 101* zien dat men in februari 1949 een radar aan boord krijgt, waarmee men eerst oefeningen moest doen om het varen op radarbeelden onder de knie te krijgen. Daarna werd het instrument veelvuldig gebruikt bij de controle van het scheepvaartverkeer.¹⁷⁴

Naast de kleine patrouillevaartuigen was er voor de controle op zee een belangrijke rol weggelegd voor de korvetten. Een korvet is geen vast scheepstype, maar een verzamelnaam voor relatief kleine en lichtbewapende marineschepen die wellicht het beste te omschrijven zijn als kleine fregatten. In Indonesië dienden voornamelijk korvetten die oorspronkelijk als mijnenvegers waren ontworpen voor de Australische marine, maar die tijdens de Tweede Wereldoorlog veelal dienst

¹⁷¹ Mark, *De KVD*, 71, 87, 204-206. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 86. Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 81.

¹⁷² Anoniem, *Patrouilleboten in Actie: De Kleine Vaartuigen Dienst der Koninklijke Marine in Indonesië* (Surabaya 1948), gedenkboekje ter ere van het eenjarig bestaan van de KVD, 35-36. Mark, *De KVD*, 12-13, 96, 206-209. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 86. Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 126-128.

¹⁷³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 55. Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 207.

¹⁷⁴ NA, Archief van Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine (toegangsnummer 2.12.03), inv.nr. 3722, Scheepsjournaal Hr.Ms. *RP 101* van 21 november 1948 tot en met 11 mei 1949.

hadden gedaan als escortschepen.¹⁷⁵ Deze schepen werden door de gehele archipel ingezet voor verschillende taken, maar gedurende het conflict kregen zij steeds meer de rol van steunschip voor de RP-boten. De korvetten opereerden iets verder uit de kust dan de kleine patrouillevaartuigen. Ze konden worden opgeroepen door RP-boten om assistentie te verlenen bij beschietingen vanaf de kust – korvetten waren met een 10,2 cm kanon en verschillende boordmitrailleurs zwaarder bewapend – en verleenden assistentie als een smokkelaar of een ALRI-schip dreigde te ontglippen. Uiteraard hielden ze ook zelf schepen aan voor controle. Als de patrouillebootjes verversingen van het voedsel en drinkwater nodig hadden, werd een *rendez-vous* met een korvet georganiseerd, zodat een RP langer achtereen op zee kon blijven. Wanneer een HDML of Higginsboot een of meerdere schepen in beslag had genomen, werden ze vaak overgedragen aan een korvet. Om de patrouilleschepen en korvetten te ontlasten, had de KM hiervoor ook een aantal kleine sleepbootjes in dienst.¹⁷⁶ Regelmatig vond er overleg plaats over de werkwijze in een bepaald gebied tussen de gezagvoerders van een korvet en de RP-boten, waarbij de commandant van het korvet de dienst uitmaakte.¹⁷⁷ De snelle en beter bewapende schepen vulden dus de kleine patrouilleboten aan wanneer hen iets boven de macht ging en zorgden voor extra aansturing van de RP-vloot vanuit zee. De korvetten waren zeer functioneel als moederschepen in het patrouillenetwerk en waren bovendien bij het marinepersoneel geliefd, waarschijnlijk omdat de dienst op een dergelijk schip relatief comfortabel was in vergelijking met die op de kleine patrouillevaartuigen.¹⁷⁸

Kwantiteit en allocatie van de marineschepen

Zoals al eerder in dit hoofdstuk naar voren kwam, waren Helfrich en Willinge zich al vrijwel direct bewust van de noodzaak om klein materieel aan te trekken voor de marinetaak in Indonesië. Zij dachten hierbij aan veertig *Motor Launches* (ML's) en twintig gewapende trawlers.¹⁷⁹ Van een dergelijke vloot is gedurende de oorlog nooit sprake geweest. In de loop van 1946 werkte de KM met een allegaar van nauwelijks geschikte schepen en kwamen langzamerhand de achttien aangekochte HDML's in de vaart. Volgens Van Holst Pellekaan en De Regt waren er in juli 1946 pas twaalf RP-boten in de archipel, waarvan er zeven in onderhoud lagen. Hiermee moest de KM de ontvangende kusten van Borneo, Celebes, Bali, Madura en andere eilanden in de Grote Oost bewaken. Ondanks dat de grotere – minder geschikte – scheepstypen in deze periode ook werden ingezet voor patrouilles tegen infiltraties, kan vastgesteld worden dat het aantal schepen volstrekt onvoldoende was om een effectieve patrouilledienst te handhaven. Zoals in het vorige hoofdstuk al werd vastgesteld, kon Pinke hierdoor alleen in een aantal gebieden waaraan hij prioriteit verleende een summiere patrouille handhaven.

Het vertrek van de Britten maakte het patrouilleterrein overzichtelijker. Na een uitgebreide inventarisatie kwam de marineleiding tot de conclusie dat er 26 patrouillegebieden waren. Het doel was om daar op elk moment een RP-vaartuig te hebben varen, waarvoor tenminste twee schepen per gebied nodig waren. Er moesten dus altijd 52 schepen in de patrouillezones zijn. Daarbij werd geschat

¹⁷⁵ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 79.

¹⁷⁶ Mark, *De KVD*, 32, 74.

¹⁷⁷ Hiervan zijn talloze voorbeelden te vinden in de scheepsjournalen van de RP's in het NA, Archief Scheepsjournalen Ministerie van Marine en in Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost* en Mark, *De KVD*.

¹⁷⁸ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 121.

¹⁷⁹ *Ibidem*, 27.

dat steeds een vierde van de schepen in groot onderhoud zou liggen, waardoor er tenminste 70 RP-boten moesten zijn om de gewenste patrouilledichtheid te bereiken.¹⁸⁰ De patrouillevloot is nooit bij dit aantal in de buurt gekomen. Met de aankoop van de achttien Higginsboten – in plaats van de door Pinke gewenste 48 – steeg het aantal RP-vaartuigen tot 33 aan de vooravond van Operatie Product in juli 1947.¹⁸¹ Met minder dan de helft van het gewenste aantal schepen moest de KM zich dus nog steeds tot bepaalde patrouillegebieden beperken. Gekozen werd voor een gedegen patrouille rond Java, met een focus op havens op de noordkust – met name Tegal en Cheribon – en de zeestraten rond Bali en Madura. Sumatra werd vrijwel genegeerd. Er waren simpelweg niet genoeg schepen beschikbaar, al kreeg men nu herhaaldelijk berichten binnen dat de smokkelhandel op de oostkust steeds grotere vormen begon aan te nemen. Afgaande op het aantal schepen heeft er dus geen effectieve controle op het handelsverkeer van de Republiek plaatsgevonden in deze periode. Dit bleek ook toen men er na de Eerste Politionele Actie achter kwam dat de TNI op Sumatra veel meer wapens in handen had gekregen dan gedacht. Lokaal was de controle op de Javaanse kusten wel effectief, omdat de patrouillevaartuigen hier werden geconcentreerd. Zo werd de kust voor Tegal en Cheribon continu bewaakt door een torpedobootjager, twee korvetten en de bijbehorende gewapende sloepen. Op Semarang waren tevens vier RP-vaartuigen gestationeerd. Met deze gemengde vloot werd een kustlijn van 150 zeemijl bevaren, al ging de aandacht vooral uit naar Tegal en Cheribon. Daar lagen voortdurend marineschepen voor de rede. Over de daadwerkelijke uitwerking hiervan zal in het volgende hoofdstuk meer blijken.

Het zou tot na de Eerste Politionele Actie duren voordat er op basis van het aantal vaartuigen kan worden gesproken van een effectief patrouillenetwerk. De RP-vloot groeide gedurende 1947 van 28 naar 37, een aantal dat tot vlak voor Operatie Kraai gelijk bleef. Ook voegden zich in 1947 nog twee korvetten bij de vloot. Toen in juli 1948 tevens Hr.Ms. *Batjan* in de Indonesische wateren werd ingezet, bestond de marine-inzet uit twaalf korvetten.¹⁸² Tijdens Operatie Product waren de belangrijkste havens van Java in Nederlandse handen gevallen. De patrouillevaartuigen werden nu met name op de oostkust van Sumatra ingezet. Zes tot acht RP-boten bleven gestationeerd in Surabaya voor patrouilles rondom Madura en Bali. Een derde patrouillegebied was de noordkust van Java tussen Jepara en het Westervaarwater, waarbij de aandacht voornamelijk uitging naar het nog in Republikeinse handen zijnde Tuban. In elk van deze drie gebieden voeren nu constant een of twee patrouilleschepen om de scheepvaart te controleren, een taak die overigens aanzienlijk was vergemakkelijkt omdat deze wateren nu verboden vaargebied waren. In het patrouillegebied dat vanuit Surabaya werd bestreken was vrijwel altijd een korvet aanwezig voor de ondersteuning van de RP-boten. Omdat KVD-schepen hier meestal zelf de smokkelaars oprachten, duurden de patrouilles hier relatief kort, meestal enkele dagen.¹⁸³

De andere patrouilleschepen werden dus ingezet op de oostkust van Sumatra en in Straat Sunda. Dit laatste gebied werd bestreken vanuit Tanjung Priok, waarvoor over het algemeen vier patrouillevaartuigen beschikbaar waren. De oostkust van Sumatra werd bewaakt door tien tot twaalf RP-boten, die waren verdeeld over twee operatiebases te Belawan en Tanjung Uban. Vanuit Belawan werd de kust van de noordpunt van Atjeh tot aan Bagansiapiapi gecontroleerd. Ten zuidoosten hiervan lag het patrouillegebied dat vanuit Tanjung Uban – gelegen op de Riouwarchipel vlakbij Singapore – werd bestreken. De kleine vaartuigen bleven in deze gebieden soms twee of drie weken achtereen op

¹⁸⁰ Van Holst Pellekaan en De Regt, 126.

¹⁸¹ Ibidem, 354.

¹⁸² Ibidem, 354, 356.

¹⁸³ Ibidem, 217-218. NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapporten verschillende patrouilleschepen.

zee. Voor de blokkade bij Sumatra had de KM bovendien de beschikking over twee korvetten die enkele maanden achtereen in een aangewezen patrouillegebied verbleven, altijd vergezeld van een RP-vaartuig. De gewapende motorsloep waarover een korvet beschikte, werd daarbij tevens ingezet voor de bewaking van zeer smalle kreek en riviermonden.¹⁸⁴ In totaal waren er in de periode na de Eerste Politie Actie steeds tussen de 22 en 24 RP-boten betrokken bij de patrouilledienst in Indonesië, wat bij een totaal aantal van 37 schepen betekende dat 35 tot 40 procent van de vaartuigen in onderhoud lag. Dat komt overeen met de stelling van Pinke dat gewoonlijk '3/8 gedeelte' van de vloot niet kon worden ingezet.¹⁸⁵

Of deze inzet en allocatie van marineschepen rond Sumatra vanaf Operatie Product voldoende was om de Republiek significant in haar invoer en uitvoer te tarten, zal in het volgende hoofdstuk moeten blijken. Wel kan op basis van de scheepsinzet worden gesteld dat er geen waterdichte blokkade kon worden gehandhaafd. De oversteek van het Maleisisch schiereiland naar Sumatra – tussen de 30 en 50 zeemijlen – kon in een nacht geschieden. De RP-vaartuigen beschikten niet over een radar en met de kleine bemanning kon niet dag en nacht worden doorgevaren, waardoor schepen regelmatig voor anker werden gelegd gedurende een deel van de nacht. Het schip werd daarbij dan wel geblinderd op een tactische plaats met een goede uitkijk gepositioneerd, maar van effectieve 24-uurscontrole in het patrouillegebied was geen sprake.¹⁸⁶ Smokkelaars konden zich bovendien schuilhouden in door het oerwoud overwoekerde kreek en riviertjes en op de route vanuit Singapore waren vele eilanden waar ze een schuilplaats konden vinden. Daarnaast maakten zij gebruik van lokschepen, die de aandacht van de patrouillevaartuigen moesten trekken, waardoor elders smokkelschepen konden oversteken.¹⁸⁷

In *Operaties in de Oost* beschrijven de auteurs de gezamenlijke patrouille van het korvet Hr.Ms. *Abraham Crijnssen* met enkele opeenvolgende RP-vaartuigen van 3 augustus tot 25 oktober 1947. Daarbij moesten de kust van Jambi en de monding van de Indragirivier worden bewaakt, een gebied met vier mogelijke aan- en uitlooproutes, waar bovendien het vaarverbod niet van kracht was. Het korvet en de RP-boot konden hiervan slechts twee routes tegelijk bewaken, waarbij de *Abraham Crijnssen* ook nog eens regelmatig enkele dagen uit het patrouillegebied moest varen om olie te laden of prauwen op te brengen.¹⁸⁸ Het aantal schepen was dus nooit voldoende voor een volledige blokkade, zo erkende ook Pinke:

*Het spreekt vanzelf, dat de uitvoering van de blokkade en de handelscontrole moeilijk was door gebrek aan schepen en gebrek aan controlehavens en er ontstond een felle strijd tussen de smokkelaars en de patrouilledienst. Het was natuurlijk niet mogelijk voor elke kreek en elke riviermond een bewakingsvaartuig te leggen, zodat onontdekt binnenlopen voor de smokkelaar altijd kansrijk bleef.*¹⁸⁹

Na de Tweede Politie Actie kon de KM zich meer gaan concentreren op de kust van Atjeh, waar de bewaking volgens Pinke dan ook 'zeer scherp' werd.¹⁹⁰ Niet alleen werd de dichtheid van de patrouilles

¹⁸⁴ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 209, 223-238.

¹⁸⁵ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 86.

¹⁸⁶ NA, Archief Scheepsjournalen Ministerie van Marine, inv. nrs. 3720-3722, 3734-3736, 3740, 3818, Verscheidene scheepsjournalen van RP-boten. Vaak lagen deze schepen 's nachts voor anker.

¹⁸⁷ Teitler, 'Een vergeten strijd', 155.

¹⁸⁸ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 227.

¹⁸⁹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 120.

¹⁹⁰ Pinke, 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer', 1005.

daar groter, ook de taakverdeling werd verder bijgesteld. Drie korvetten speurden de gehele Atjeh-kust af, terwijl zes patrouillevaartuigen specifiek het zuidelijke deel bewaakten dat tegenover Penang aan Straat Malakka lag. Daarvoor werden nu uitsluitend HDML's in Belawan gestationeerd, omdat zij een grotere actieradius en hogere snelheid hadden. De Higginsboten waren geschikter voor de patrouilles vanuit Tanjung Uban, in de ondiepe wateren rond de vele kleine eilanden van de Riouwarchipel.¹⁹¹

Vliegend materieel

De KM had in Indonesië niet alleen de beschikking over schepen, maar ook over vliegend materieel van de MLD. De veertien beschikbare Dakota's werden vooral voor transport ingezet, terwijl de Fairey Fireflies als gevechtsvliegtuigen bij gerichte aanvallen waren betrokken. Voor de ondersteuning van de patrouilledienst werd voornamelijk gebruikgemaakt van Catalina's. Deze amfibietoestellen (CAT-A) en vliegboten (CAT-B) – waarvan er gedurende het grootste deel van de oorlog 23 in dienst waren – werden veelal ingezet om de beperkte scheepsinzet te compenseren. Vanuit de lucht konden grote zeearealen worden uitgekamd op potentiële infiltratie- en smokkelschepen. De locatie hiervan werd doorgegeven aan een marineschip dat zich in de buurt bevond. Zo werd in de beginperiode de moeilijke infiltratiebestrijding op de kusten van Borneo en Celebes aangevuld met luchtverkenningen boven de Javazee, waar de grotere marineschepen op volle zee opereerden. Hier was minder scheepvaartverkeer, waardoor op deze wijze de overstekende prauwen beter konden worden opgespoord. Later werd een dergelijke tactiek toegepast op de westkust van Sumatra en de zuidkust van Java, waar relatief weinig handel was en bovendien alleen oceaanaardige schepen konden komen. Via verkenningsvluchten van Catalina's – vaak in combinatie met een patrouille van een torpedobootjager – hield men toch op enige wijze toezicht op de Republikeinse handel aldaar.¹⁹²

De Catalina's opereerden dus met torpedobootjagers, omdat de RP-vaartuigen en korvetten de snelheid misten om adequaat op de luchtobservaties te reageren.¹⁹³ Toch werd er ook in de andere patrouillegebieden gebruikgemaakt van de vliegboten. Zo was er vanaf medio 1947 constant een Catalina gestationeerd te Belawan, die dagelijks een *sweep* maakte over de patrouillegebieden. Ook over de kusten en eilanden die vanuit Tanjung Uban werden bewaakt, werd regelmatig een observatievlucht gemaakt. Vanuit de lucht konden posities worden doorgegeven van blokkadebrekers die in kreken verstopt lagen. Door de afwezigheid van radarsystemen op de RP-boten waren de luchtverkenningen een welkome aanvulling. Bovendien leverden de Catalina's een bijdrage aan de patrouilledienst door het vervoer van KVD-personeel – meestal naar Tanjung Uban waar geen vliegveld was – en bij het afleveren van proviand aan RP-boten om deze langer op zee te kunnen houden.¹⁹⁴ Overigens werd ook gebruikgemaakt van waarnemingen door de ML-KNIL en zelfs van de civiele luchtvaart.¹⁹⁵

¹⁹¹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 32. Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 289-293.

¹⁹² Ibidem, 214, 218.

¹⁹³ Ibidem, 232-233.

¹⁹⁴ Ibidem, 297. Mark, *De KVD*, 70-78.

¹⁹⁵ Teitler, 'Een vergeten strijd', 155.



Hr.Ms. Boeroe deed in Indonesië dienst als korvet en was in oktober 1949 verantwoordelijk voor de aanhouding van de befaamde smokkelspeedboot PPB 58 LB (Collectie NIMH).

De walorganisatie

Gelijk aan de allocatie van de schepen verschoof het zwaartepunt van de ondersteuningspunten op de wal van oost naar west gedurende de onafhankelijkheidsstrijd. De organisatie was voortdurend onderhevig aan verandering om de patrouillegang beter te kunnen faciliteren. In eerste instantie bevonden de marinesteunpunten zich voornamelijk in de Grote Oost, waar de KM in het kielzog van de geallieerden een aantal ploegen installeerde voor de wederopbouw van de havenorganisatie. Een dergelijke *port party* stond onder leiding van een Oudst Aanwezend Zeeofficier (OAZ).¹⁹⁶ Tanjung Priok was in deze periode de belangrijkste uitvalsbasis voor de marineschepen. Het was tevens in de eerste maanden na de Japanse capitulatie de enige haven in het westelijke deel van de archipel waar een Nederlands marinedetachement werd toegelaten. De eerste HDML's en korvetten werden dan ook in deze haven voorzien van onderhoud en reparatie voordat ze in de vaart werden gebracht.

In februari 1946 werd de marine-organisatie in de Grote Oost gecentraliseerd onder het Maritiem Commando Grote Oost te Makassar, waarvan kapitein-ter-zee P.J.G. Huijer tot commandant werd benoemd. Het commandogebied bevatte Borneo en het gehele gebied ten oosten van Lombok. In de loop van dat jaar werden de verschillende OAZ-schappen in de Grote Oost opgeheven en het havenbeheer overgedragen aan civiele instanties. Tegelijkertijd werd er hard gewerkt om het marine-etablisement in Surabaya operationeel te krijgen. In maart 1946 richtte Pinke het Maritiem Commando Surabaya op, vanwaar het bevel werd gevoerd over de marine-inzet rond Oost-Java, Madura, Bali en Lombok. Ook daar gingen nu reparaties van RP-vaartuigen plaatsvinden. Langzamerhand lieten de Britten meer Nederlandse militairen toe in het AFNEI-gebied en gedurende 1946 kwamen er OAZ-schappen op Bali – een onderafdeling van het Maritiem Commando Surabaya – en in Belawan, Semarang en Palembang. Al in de loop van 1946 verplaatsten de steunpunten op de wal zich dus richting het westen, alhoewel het OAZ-schap in Palembang op dat moment nog de enige

¹⁹⁶ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 28.

uitvalsbasis voor patrouilles op de oostkust van Sumatra was. De faciliteiten waren in deze periode nog beperkt. Zo vormden een steigertje en een paar huizen bij Gilimanuk het steunpunt voor patrouilles rondom Bali.¹⁹⁷

Bij het vertrek van de Britten in november bestond de walorganisatie van de KM dus uit de twee Maritieme Commando's in Surabaya en Makkassar en de OAZ-schappen te Bali, Semarang, Tanjung Priok, Belawan en Palembang. In maart 1947 werden de faciliteiten te Belawan uitgebreid om de langzaam op gang komende patrouillegang op de oostkust van Sumatra beter te faciliteren. Tot dan toe waren de patrouillevaartuigen steeds door de CZMNI ter beschikking gesteld aan de OAZ's. Omdat er almaar meer klein materieel ter beschikking van de KM kwam, groeide de behoefte aan een gecentraliseerde dienst voor de personeels- en materieelorganisatie. Om deze reden werd op 29 mei 1947 de KVD opgericht, die onder leiding kwam te staan van luitenant-ter-zee der eerste klasse R.W. baron van Lynden. Dit bevel was uitsluitend administratief, Van Lynden moest zorgen dat de patrouillevaartuigen adequaat uitgerust en voldoende voorzien van bemanning waren. Pinke bepaalde waar de schepen werden geplaatst en de OAZ's hoe ze lokaal werden ingezet. Omdat Surabaya intussen was uitgegroeid tot de belangrijkste onderhoudsbasis van de RP-boten, werd de KVD-organisatie daar gevestigd. Waar de verschillende onderdelen in eerste instantie nog verspreid over het marine-etablissement lagen, werden de werkplaats, het commandement en het personeels- en materieelbureau gedurende 1947 gecentraliseerd rond de voormalige onderzeebootdokken. Daar werden de RP's gedurende de rest van het conflict van groot onderhoud voorzien.¹⁹⁸ De persoonlijke betrokkenheid van Pinke bij de patrouilledienst van de KVD was groot. Voor hem was de zeecontrole immers de kerntaak van de KM in Indonesië. Met een knipooeg naar de naamgeving RP op de patrouillevaartuigen werd de KVD daarom onder het marinepersoneel ook wel 'Rederij Pinke' genoemd.¹⁹⁹

Na Operatie Product vond er in de organisatie van de steunpunten een verdere verschuiving plaats richting Sumatra. De OAZ-schappen te Bali en Semarang werden in de tweede helft van 1947 opgeheven, terwijl te Sabang een nieuwe OAZ werd geïnstalleerd. Overigens was dit geen permanent steunstation voor marineschepen. De uitvalsbasis voor patrouillevaartuigen te Palembang werd overgeheveld naar Tanjung Uban, omdat vanaf daar de aanlooproutes vanuit Singapore beter konden worden gecontroleerd. De prauwen die door de hier gestationeerde RP-boten werden genomen, moesten overigens worden opgebracht naar Tanjung Pinang. In de hoofdstad van de Riouwarchipel was namelijk een burgerrechter gezeteld en waren er faciliteiten om de nasleep van het opbrengen van verdachte schepen af te handelen. Om de lange vaart naar Surabaya te kunnen besparen, werd bovendien te Belawan een onderhoudsplaats voor Higginsboten ingericht. Deze schepen hoefden nu nog slechts eenmaal per jaar voor groot onderhoud naar de KVD-werkplaats.²⁰⁰ Gedurende de periode waarin een algehele blokkade werd nagestreefd door Pinke, waren de marinesteunpunten voor het patrouillenetwerk dus Surabaya, Tanjung Priok, Sabang, Belawan, en Tanjung Uban, waarbij de laatste twee steeds meer aan betekenis wonnen naar mate er meer belang werd gehecht aan de bewaking van de Sumatra-kust.

¹⁹⁷ Ibidem, 68-76. NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 35.

¹⁹⁸ *Patrouilleboten in actie*, 7-12.

¹⁹⁹ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 135.

²⁰⁰ *Patrouilleboten in actie*, 11.

Kaart 2: OAZ-schappen in Indonesië in februari 1946 (focus op infiltratiebestrijding Grote Oost).

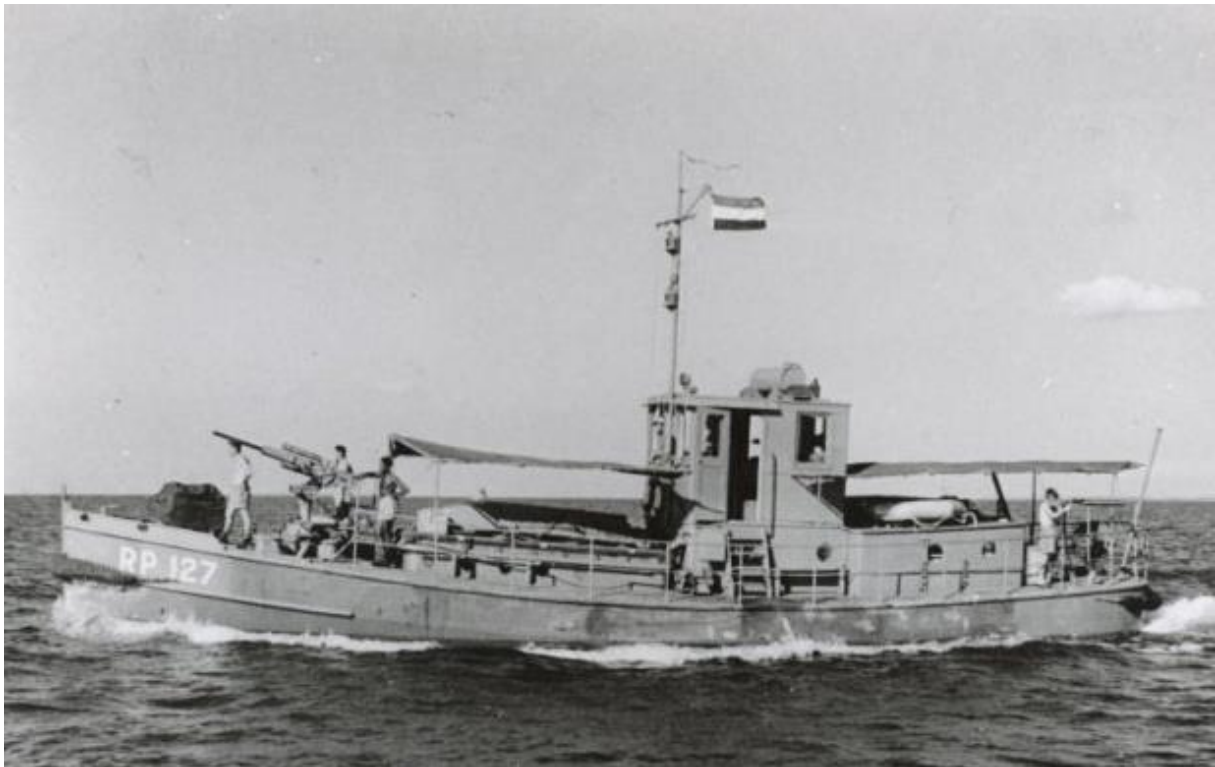


Kaart 3: OAZ-schappen en Maritiem Commando's in februari 1947 (focus op zeegebied rond Java).



Kaart 4: OAZ-schappen en Maritiem Commando's in februari 1948 (focus op oostkust Sumatra).





RP 127 – type Higginsboot – in actie (Collectie NIMH).

Het personeel

Algemene situatie marinepersoneel

Misschien nog wel meer dan de materieelkwestie was de personeelssituatie een groot punt van zorg gedurende het koloniale conflict in Indonesië. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren de belangrijkste steunpunten van de KM in de Oost gelegen op Ceylon en Australië. Marineschepen die na de Japanse capitulatie vanuit deze havens naar Indonesië voeren, werden door het personeel dat zich aldaar bevond bemand. Ook een deel van het walpersoneel werd vanuit Colombo aangevoerd.²⁰¹ De marineschepen die uit Nederland kwamen, brachten de eerste bemanningen uit het moederland mee.²⁰² Het grootste deel van het personeel in Indonesië bestond echter uit manschappen die de oorlog in Japans krijgsgevangenschap hadden doorgebracht. De repatriëring van deze groep verliep zeer moeizaam. Bovendien waren veel van de voormalige krijgsgevangenen door uitputting en ziekte niet in staat om direct weer in dienst te gaan. Het herstel duurde langer dan Pinke had gehoopt. Daar kwam nog eens bij dat de terugkerende krijgsgevangenen eerst moest worden doorgelicht door de Commissie Onderzoek Gedragingen (COG). Dit orgaan onderzocht de verrichtingen van het personeel tijdens de Japanse inval in maart 1942. Het onderzoek duurde lang, omdat het marinepersoneel zich op verschillende plaatsen in de Indonesische archipel en Australië bevond. Commissieleden moesten rondreizen om getuigenverklaringen te verkrijgen. De COG wilde in eerste instantie alle personeelsleden die niet konden aantonen dat zij door overmacht de evacuatie uit Nederlands-Indië

²⁰¹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 7-8.

²⁰² Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 32.

hadden gemist voor de krijgsraad brengen. Pinke vond dit criterium te streng en na bestudering van de dossiers besloot hij dat slechts enkele gevallen in aanmerking kwamen voor de krijgsraad. Het onderzoek werd uiteindelijk pas in oktober 1946 afgerond.²⁰³

Niet alleen de voormalige krijgsgevangenen leverden zorgen op. Zo probeerde het marinepersoneel dat de oorlog in Australië had doorgebracht er alles aan te doen om niet meer naar Indonesië te hoeven worden uitgezonden. Velen van hen waren in de Australische samenleving geïntegreerd en voelden er weinig voor om zich in een nieuwe oorlog te storten.²⁰⁴ Ook onder een honderdtal onderofficieren speciale diensten die in Nederland waren aangeworven voor de opbouw van het Marine Etablissement in Surabaya was de stemming zeer slecht. Zij waren namelijk onder valse voorwaarden naar Indonesië gelokt.²⁰⁵ Met betrekking tot de numerieke sterkte, de fysieke gesteldheid en het moreel was het met het marinepersoneel in de beginperiode dus zeer slecht gesteld.

Het gevolg was dat Pinke de schepen die gedurende 1946 in dienst werden gesteld in eerste instantie nauwelijks kon bemannen. Er kwam echter steeds meer personeel vrij doordat de OAZ-schepen in het oosten van de archipel gedurende dat jaar werden opgeheven. Het havenbeheer en de patrouilletaak in delen waar het Nederlandse gezag zich had hersteld, vielen vanaf dat moment ten deel aan de civiele autoriteiten. Ook verdwenen de marinebases in Colombo en Australië. Zo kwam er in 1946 steeds meer personeel vrij dat op Java en Sumatra kon worden ingezet. Dit was hard nodig, want door een gebrek aan burgerpersoneel moesten veel taken op de wal door marinemensen worden verricht. Toch lukte het Pinke in deze periode om de inzet van het personeel te verschuiven naar de operationele taken. Waar in mei 1946 nog 2.780 militairen op een totale personeelssterkte van 7.100 op de schepen of bij de MLD diende – ongeveer 40 procent – was dat aantal op 1 januari 1947 naar 3.380 gestegen, terwijl het personeelsbestand tot 6.750 was verminderd. De helft van het marinepersoneel werd toen dus ingezet op de vloot of bij de MLD.²⁰⁶

Toch bleef de personeelskwestie een voortdurend probleem vormen voor de marineleiding in Indonesië. Den Haag probeerde steeds maar weer nieuwe bezuinigingen af te dwingen. Vanuit Nederland werd alleen personeel uitgezonden ter vervanging van de thuisvarende bemanning. In eerste instantie ging dit voornamelijk om oorlogsvrijwilligers, later werd de marinesterkte aangevuld met dienstplichtigen. De totale bezetting zou tot juni 1948 nog licht dalen tot 6.240 manschappen. Daarna dwong de minister van Marine af dat het personeelsbestand per 1 januari 1949 tot 5.500 werd verminderd.²⁰⁷ Het vlootpersoneel werd enigszins op peil gehouden door de inzet op de wal verder te beperken. Uiteindelijk moest de vlootsterkte gedurende 1948 echter worden verminderd met een torpedobootjager en werden enkele RP-vaartuigen overgedragen aan het Departement voor Scheepvaart.²⁰⁸ De rest van de schepen moest in de vaart gehouden worden met een zeer krap personeelsbestand, wat de viceadmiraal noodzaakte om de bemanning van schepen te reduceren. Omdat er vrijwel geen personeelsreserve bestond, werden militairen steeds her en der ingezet om gaten op de monsterrol te dichten. Soms moesten er mariniers worden ingezet om de bemanning aan

²⁰³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 14-17. Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 62, 88.

²⁰⁴ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 14-18.

²⁰⁵ Ibidem.

²⁰⁶ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 21, 23, 96-97. Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 135. Overigens valt hieronder dus ook het ondersteunend personeel van de MLD.

²⁰⁷ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 205, 286.

²⁰⁸ Ibidem, 286, 354-358.

te vullen. De voortdurende overplaatsingen gingen ten koste van de geoefendheid van het personeel en bovendien was deze gang van zaken niet bepaald bevorderlijk voor het moraal van de bemanning.²⁰⁹

De oorlogsvrijwilligers van de KM kregen overigens een gedegen opleiding in Nederland.²¹⁰ Alhoewel Pinke een goede opleiding in principe toejuichte, vond hij dat de volledige marinetraining in dit geval te uitgebreid was en te lang duurde.²¹¹ Voor de dienstplichtigen was het onderricht veel minder uitgebreid. Zij ontvingen vaak gedurende hun diensttijd een praktijkopleiding in Indonesië.



*De controle van een tongkang door Hr.Ms. RP 133 in de Amphitrite
Baai op de oostkust van Sumatra (Collectie NIMH).*

Personeel bij de patrouilledienst

Pinke was er veel aan gelegen om de patrouillegang op peil te houden, ondanks de voortdurende personeelstekorten. De eerste RP-vaartuigen die gedurende 1946 in de vaart kwamen, werden bemand door vrijgekomen personeel van de door burgerautoriteiten overgenomen walinrichtingen in de Grote Oost, manschappen die overkwamen uit Colombo en Australië en weer in dienst gekomen ex-krijgsgevangenen. De personeelsbezetting was echter minimaal waardoor er lokaal op ad hoc basis creatieve oplossingen moesten worden gevonden. Zo werd op een aantal van de 'gevonden' Japanse vaartuigen de oorspronkelijke Japanse bemanning ingezet. De *Klaas* en *Klazina* maakten zelfs tot in 1947 gebruik van Japans personeel.²¹²

1947 bracht belangrijke verbeteringen in de personeelssituatie van de patrouilledienst. In de eerste maanden van dat jaar werden de mijnneveegoperaties gestaakt. Enkele mijnneveggers werden nu als korvet ingezet voor de kustbewaking. Verder kwamen er nu manschappen beschikbaar om de almaar uitbreidende RP-vloot te bemannen, alsmede voor de walvoorzieningen van deze schepen.²¹³

²⁰⁹ Van Holst Pellekaan en De Regt, 205-206.

²¹⁰ De selectie- en opleidingsprocedure is beschreven in Jac. Roskam, *Uit het marineleven gegrepen* (Hengelo 2003) 12-55.

²¹¹ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 97.

²¹² Mark, *De KVD*, 67-68.

²¹³ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 96.

Een belangrijke stap was de oprichting van de KVD in mei van dat jaar. Door de concentratie van de administratie en de repartiewerkzaamheden in Surabaya kon het personeel efficiënter worden ingezet. De KVD werd vanaf de oprichting steeds op sterkte gehouden. In mei 1947 beschikte Van Lynden over ongeveer 500 man, waaronder circa 50 officieren. Eind 1947 was de personeelssterkte 550 man en op 1 januari 1949 had de KVD zelfs 618 personen in dienst.²¹⁴ Aangezien er geen nieuwe landingsvaartuigen waren aangekocht – niet toevallig omdat daarvoor geen personeel beschikbaar was – kwam de groei in het personeelsbestand volledig ten bate van de patrouilledienst, waarvan bovendien het aantal schepen inmiddels was verminderd. De Rederij Pinke had dus duidelijk voorrang waar het de personeelsinzet betrof.

De bemanningen van de patrouillevaartuigen werden vanaf 1947 voornamelijk gevormd door oorlogsvrijwilligers die in Nederland een uitgebreide marineopleiding hadden gekregen. Later werd het aandeel van dienstplichtigen groter. In mei 1948 werd daarom Hr.Ms. *RP 102* naar Surabaya teruggeroepen om dienst te doen als opleidingsschip voor nieuw KVD-personeel.²¹⁵ Zo konden thuisvarende oorlogsvrijwilligers die in het bezit waren van een brevet voor de bediening van het boordkanon worden vervangen door kanonnières die door de KVD waren opgeleid.²¹⁶ Bovendien bleef het aantal mutaties binnen de patrouilledienst beperkt, waardoor de kwaliteit van de geoefendheid van de RP-bemanningen beter was gewaarborgd.²¹⁷

De manschappen die op de RP-vaartuigen dienden, waren vrijwel zonder uitzondering zeer jeugdig. Dat gold evenzeer voor de commandanten, want gewoonlijk stond een patrouillevaartuig onder leiding van een luitenant-ter-zee der derde klasse of een adelborst – meestal niet veel ouder dan 25 jaar. Ook waren er verhoudingsgewijs veel reserveofficieren in dienst bij de KVD. Volgens Pinke was de patrouilledienst een zeer goede leerschool voor onervaren marinepersoneel. De commandanten van RP-vaartuigen genoten veel vrijheid en konden de uitvoering van patrouilles grotendeels naar eigen inzicht inrichten. Dit had in de onoverzichtelijke situatie in de wateren rond Indonesië tot problemen kunnen leiden. De marineleiding sprak echter voortdurend haar tevredenheid uit over het functioneren van de RP-commandanten en het personeel. De conclusie van Teitler – dat het overgrote deel van ‘de jeugdige en reserveschouders’ niet onder de druk van de verantwoordelijkheid was bezweken – is hierdoor aannemelijk.²¹⁸

KVD-personeel onder de loep

De werk- en leefomstandigheden van KVD-personeel waren verre van ideaal. Toch komt uit de meeste egodocumenten een beeld naar voren van een goede sfeer en een hoge moraal onder een groep jonge mannen die grotendeels vrijuit konden opereren in een zoektocht naar smokkelwaar. De bemanning van een HDML bestond gewoonlijk uit elf personen, terwijl een Higginsboot door tien man in de vaart werd gehouden. Naast de commandant waren er vier matrozen, drie stokers, een telegrafist en een

²¹⁴ Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 134, 286.

²¹⁵ *Patrouilleboten in Actie*, 60.

²¹⁶ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapport *RP 101*, oktober 1948.

²¹⁷ In de verschillende persoonlijke verhalen in *Patrouilleboten in Actie* en *De KVD* wordt niet eenmaal gesproken over overplaatsingen tussen de KVD en andere onderdelen van de KM. De manschappen dienen steeds hun gehele dienstdienst op de kleine vaartuigen. Daarbij moet in gedachten worden gehouden dat het mogelijk juist langdienend personeel was dat de ervaringen over de KVD-dienstdienst heeft gedeeld.

²¹⁸ Teitler, ‘Een vergeten strijd’, 155-156.

kok aan boord. De HDML's werden bovendien voorzien van een machinist.²¹⁹ Bij de KVD dienden overigens voornamelijk Nederlandse militairen. Het was voor hen niet gemakkelijk om langere tijd achtereen onder tropische omstandigheden te leven en te werken op een dergelijk klein oppervlak. Patrouilles varieerden van enkele dagen tot enkele weken, afhankelijk van het patrouillegebied. Het controleren van prauwen was vaak hard werken in een eentonig ritme. J. de Rooy – stoker der tweede klasse aan boord van de *RP 116* – omschreef het als volgt: 'meestal bestaan patrouilles uit een paar dingen: prauwen, maffen, pannenkoeken en pap (bij gebrek aan brood)'.²²⁰ Vaak had de bemanning van een klein patrouilleschip last van slaapgebrek, omdat de controlewerkzaamheden dag en nacht doorgingen. De benauwde hutten zullen daarbij niet bevorderlijk zijn geweest.



De bemanning van een Higginsboot poseert bij het boordkanon (Collectie NIMH).

Ook het eten op de RP's was berucht. De eerste twee dagen had men vaak nog vers voedsel aan boord, meestal brood en verse groenten. Daarna viel men terug op pannenkoeken en voedsel uit blik, meestal rijstepap, boerenkool – 'onveranderlijk met zand' – of hutspot.²²¹ Op de Higginsboten moest de kok daarbij alle zeilen bijzetten om het petroleumstel op het achterdek bij weer en wind aan de praat te houden, met als enige dekking een houten omheining. Als dit kookgerei het weer eens begaf werd er gebruikgemaakt van een houtskoolpotje.²²² Op een HDML bevond zich onderdeks een kleine kombuis. Eten gebeurde op het achterdek, onder een tentzeil waar een tafel met enkele banken stonden.²²³ Gelukkig kon men het beperkte dieet onderweg nog aanvullen door aan de wal of bij een prauw groente, fruit of vlees te kopen. Na de Tweede Politionele Actie werd het rond Sumatra makkelijker om aan beter voedsel te komen, omdat vrijwel alle havenpunten daar nu in Nederlandse handen

²¹⁹ Van Holst Pellekaan en de Regt, *Operaties in de Oost*, 81, 127-128.

²²⁰ *Patrouilleboten in Actie*, 18.

²²¹ Mark, *De KVD*, 26.

²²² *Ibidem*, 41-46.

²²³ Van Holst Pellekaan en de Regt, *Operaties in de Oost*, 127-128.

waren.²²⁴ Af en toe had een RP een *rendez-vous* met een korvet, bijvoorbeeld als een aangehouden prauw moest worden opgebracht. Dan kon de bemanning zich aan boord van het grotere schip even oprispen en verversingen van voedsel en water aan boord halen.²²⁵

Als er 's nachts niet gepatrouilleerd werd, ging het schip voor anker op een plek met goed uitzicht. Het vaartuig werd daarbij volledig geblindeerd, om detectie door mogelijke smokkelaars te voorkomen. Uiteraard moest er altijd iemand op wacht staan. Wisseling van de wacht gebeurde om de twee uur, waarbij de hondenwacht – van 2 tot 4 uur – was voorbehouden aan de telegrafist. De 'tik' moest namelijk om 2 uur de radio uitluisteren om eventuele nieuwe orders of berichten over mogelijke smokkelpogingen te ontvangen.²²⁶

Als het patrouillewerk dit toestond, werden aan boord verscheidene oefeningen gehouden. Te denken valt hier aan algemene oefeningen in de krijgstuicht, bepaalde scheepsverrichtingen – langs zij komen, man over boord en boei oppikken – alarmoefeningen, kompastheorie, lessen in eerbewijzen en het splitsen en knopen en oefeningen met de verschillende wapens. Daarnaast was er beperkte tijd voor ontspanning. Zo was er een boekenkist aan boord en werden er leduurzendingen verzorgd door de Dienst voor Ontwikkeling, Sport en Ontspanning (OS&O) of de Nationale Inspanning Welzijnsverzorging Indië (NIWIN) – een particuliere organisatie uit Nederland. Commandanten maakten regelmatig melding als er geen lectuur was ontvangen, waarbij het belang hiervan werd onderstreept. Adelborst K. Bos – gezaghebber van *RP 139* – durfde zelfs te vragen om een koffergrammofoon met platen.²²⁷ Voor de lichamelijke oefening kreeg de bemanning gelegenheid om te zwemmen.²²⁸

De patrouilledienst was niet zonder gevaren. Regelmatig kwam het voor dat een schip vanaf de wal beschoten werd. Ook waren er soms gewapende lieden aan boord van prauwen die onderzocht moesten worden. De mogelijkheden om dekking te zoeken waren op een kleine RP-boot beperkt. Aan de andere kant werd bij beschietingen vaak vermeld dat de kogel- en granaatinslagen behoorlijk ver van het schip verwijderd waren. Over het totale aantal gewonden vallen uit het beschikbare bronmateriaal geen conclusies te trekken. Vanaf de oprichting in mei 1947 tot het einde van de oorlog zijn zes KVD-militairen om het leven gekomen. Drie van hen sneuvelden door vijandelijke aanvallen tijdens routinewerk van de patrouilledienst. Kwartiermeester T. Siahaya en matroos der eerste klasse L. Pieters werden gedood met een mes tijdens de controle van een zeilprauw en kok der eerste klasse W. de Groot werd geraakt door vuur van de wal gedurende een patrouille in Straat Bengkalis. De drie anderen kwamen onder andere omstandigheden om te leven. Luitenant-ter-zee der derde klasse J.A. van der Pijl sneuvelde tijdens een gecombineerde actie met de KNIL op de Moesi – waarschijnlijk door een Japanse scherpschutter. Telegrafist J. Gitz verongelukte bij de controle van een tongkang in Straat Malakka doordat hij tussen de *RP 130* en het verdachte schip beklemd raakte. Van matroos der tweede klasse J.L. Brehm werd nooit meer iets vernomen nadat hij in de Riouwarchipel aan land was gegaan en alleen een kampong in was gelopen.²²⁹

Nadat een schip een periode op zee had gepatrouilleerd, bleef de bemanning een paar dagen aan wal. Het leven op de wal bestond uit een mengeling van oefening en ontspanning. De zogenaamde reewacht was gestructureerd aan de hand van een vastgesteld KVD-rooster. 's Ochtends vroeg werd

²²⁴ Ibidem, 289-290.

²²⁵ *Patrouilleboten in Actie*, 50.

²²⁶ Mark, *De KVD*, 33.

²²⁷ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapport *RP 139*, oktober 1948.

²²⁸ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapporten verschillende patrouilleschepen.

²²⁹ Mark, *De KVD*, 110-111.

net als tijdens een patrouille op zee de vlag in top gehesen. Daarna volgden lessen en oefeningen. Vervolgens werden er werkzaamheden verricht aan het schip, het zogenaamde vastwerken. Meestal waren er vaste tijden voor maaltijden en koffiedrinken. Afhankelijk van de benodigde werkzaamheden konden de bemanningen in de middag en avond passagieren. Op zaterdag en zondag was er bovendien wat meer vrije tijd. Daarbij maakte het behoorlijk verschil of een RP gestationeerd was in Surabaya – waar men zich over het algemeen goed kon vermaken – of in een klein plaatsje als Tanjung Uban. Dit was niet meer dan een kleine kampong en een KNIL-kazerne met een kantine en een voetbalveld.²³⁰ Wel was daar de beschikking over een openluchtbioscoop die werd geëxploiteerd door de Standaard Vacuum Petroleum Maatschappij (SVPM).²³¹ Soms werd de mogelijkheid gegeven om naar Tanjung Pinang te gaan voor een bioscoopbezoek.²³² Zo werd ook op de kleinste uitvalbasis van de KVD in Indonesië geprobeerd het personeel wat ontspanning te bieden. Zoals hierboven al is beschreven werd na de Eerste Politionele Actie te Belawan een tweede onderhoudscentrum voor de RP-boten in gebruik genomen. Hier werden regelmatig voetbalwedstrijden georganiseerd. Daarnaast kon men hiervandaan het zwembad van Medan bezoeken. Op de wal bestond de sportbeoefening van het KVD-personeel dus voornamelijk uit voetballen en zwemmen.²³³ Meestal werd een of twee keer per maand een gezondheidsinspectie gehouden onder de bemanningen van de RP-vaartuigen. Met name bij de patrouilles onder de mangrovekusten van Sumatra waren er in eerste instantie regelmatig malariagevallen. Door de verplichte inname van atrabine door de bemanning werden malaria-infecties daarna grotendeels uitgebannen. Zo werden er in september en oktober 1948 nog maar weinig ziektegevallen geconstateerd.²³⁴

Als het patrouilleschip in groot onderhoud lag, ging de bemanning met verlof. Daartoe had de KM in eerste instantie een verlofcentrum te Malino – gelegen in de bergen van Zuid-Celebes – tot haar beschikking. Omdat de bouw van het vakantieoord daar te langzaam verliep, werd na de Eerste Politionele Actie het voormalige verlofcentrum te Malang in Oost-Java weer in ere hersteld. Alleen officieren en hun gezinnen gingen daarna nog naar Malino voor verlof.²³⁵ De vrije periode van enkele weken kon ook op Bali, bij Tretes of in Medan worden gependend.²³⁶

Buitensporig geweld

In het kader van het grotere onderzoek naar geweldsgebruik in de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog is het goed om kort stil te staan bij de geweldsaanwending door de kleine patrouillevaartuigen. De uitvoering van de controle op zee toonde immers gelijkenissen met de patrouilles op het land, waarbij ook kleine eenheden onder commando van jeugdige officieren relatief onafhankelijk opereerden. Bovendien ligt de nadruk in het tot nu toe uitgevoerde onderzoek vooral op het landoptreden. Waar de maritieme strijdkrachten aan bod komen, gaat het vooral om grotere mechanische geweldplegingen. Behandeling van individuele gevallen voert hier te ver. Het gaat om enkele algemene observaties, die als startpunt voor verder onderzoek zouden kunnen fungeren.

²³⁰ Mark, *De KVD*, 22-24.

²³¹ *Ibidem*, 38.

²³² NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapport *RP 135*, oktober 1948.

²³³ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2120, Verrichtingenrapporten verschillende patrouilleschepen.

²³⁴ *Ibidem*, zie bijvoorbeeld Verrichtingenrapport van *RP 139*, oktober 1948.

²³⁵ Van Holst Pellekaan en de Regt, *Operaties in de Oost*, 202-203.

²³⁶ *Patrouilleboten in actie*, 11.

RP-boten werden regelmatig beschoten vanaf de wal. De vaartuigen mochten zelf niet aanvallend optreden richting walstellingen en TNI-troepen die op land zichtbaar waren. De kustlijn werd gezien als demarcatielijn, waarbij aanvallen van de vaartuigen richting het land dus een schending van het Akkoord van Linggadjati en de Renville-overeenkomst inhielden. Als er een beschieting plaatsvond, mocht men echter wel terugvuren, maar alleen als er daadwerkelijk uitwerking te verwachten viel van het optreden.²³⁷ Wanneer er bij beschietingen vanaf de wal groter geschut werd ingezet, konden RP-vaartuigen met hun lichte bewapening bovendien beter wachten op steun van een korvet of torpedobootjager. De houding van patrouilleschepen ten opzichte van de wal was dus verdedigend. Bij dit onderzoek zijn geen voorbeelden gevonden waarbij Nederlandse RP-boten aanvallend optraden richting de kust tijdens de gewone patrouillegang, dus buiten de geplande militaire acties.²³⁸ Kanttekening daarbij is dat het mogelijk is dat bepaalde incidenten in de doofpot werden gestopt of überhaupt niet op papier zijn gezet door de RP-commandant. Het onafhankelijke optreden op zee maakt de controle hierop moeilijk. Ook is het niet uitgesloten dat bij het terugvuren burgerslachtoffers vielen. Zo werd de *RP 134* in juni 1948 beschoten vanuit Tanjung Leidong op de oostkust van Sumatra. Bij het terugvuren overleed een Chinese burger en raakten er acht gewond.²³⁹



Vastwerken aan de RP 141 (Collectie NIMH).

²³⁷ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2228, Patrouilleraapport.

²³⁸ Voor het optreden van de RP-boten is er gekeken naar de scheepsjournalen in het archief van Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine, patrouilleverslagen en verrichtingenrapporten in het archief van de CZMNI en de vele opsommingen van operationeel optreden in Van Holst Pellekaan en de Regt, *Operaties in de Oost*.

²³⁹ NA, Archief CZMNI, inv.nr. 2228, Patrouilleverslag *RP 134*.

Het optreden ten opzichte van smokkelschepen en met name vaartuigen met vermoedelijk TNI/ALRI-personeel aan boord was assertiever. Zo wist de *Klaas* enkele ALRI-vaartuigen de grond in te boren en zijn er enkele voorbeelden van smokkelschepen die met scherp vuur van het 3.7 kanon tot stilstand werden gedwongen. Daarbij werd volgens de officiële verslaglegging altijd eerst een stopsein gegeven. Als hier niet aan werd gehoorzaamd, volgden er waarschuwingsschoten. Wederom moet hierbij de kanttekening worden geplaatst dat bij onafhankelijk optreden op zee de verslaglegging te wensen over kan hebben gelaten. Aanvallend optreden was hier in ieder geval wel geoorloofd. Mijn indruk is tevens dat er in de beginperiode – waarbij de nadruk lag op infiltratiebestrijding – agressiever werd opgetreden. Over de afsluiting van Straat Bali stelde Pinke bijvoorbeeld: ‘Enige prauwtjes met gewapenden werden dan ook al spoedig in de grond geboord.’²⁴⁰ Nader onderzoek naar de beginperiode is nodig om dergelijke gevallen bloot te leggen.

In het archief van de CZMNI zijn verscheidene klachten te vinden van Chinese handelsmaatschappijen over de aanhoudingen van hun schepen. Daarbij ben ik enkele gevallen van plundering en mishandeling tegengekomen. Het is onwaarschijnlijk dat er met de vele patrouilleboten op zee – die per dag meerdere prauwen controleerden – niet vaker geweld en diefstal hebben plaatsgevonden. Schippers die niet bij een handelshuis waren aangesloten, zullen nauwelijks de mogelijkheid hebben gehad om incidenten onder de aandacht van de Nederlandse autoriteiten te brengen. Gedetailleerder onderzoek zou hier wellicht meer licht op kunnen laten schijnen.²⁴¹ Verder is bekend dat er enkele opvarenden van tongkangs zijn verdronken doordat een sleepboot bij het opbrengen te hard optrok, waarbij het wrakke schip uit elkaar viel.²⁴²

Op het eerste gezicht lijken de patronen van geweld van het conflict in Indonesië niet te zijn doorgedrongen bij de patrouilles op zee. Mogelijke verklaringen hiervoor zouden kunnen zijn dat het directe gevaar voor het marinepersoneel op de RP-boten minder groot was. Alhoewel de vaartuigen regelmatig beschoten werden vanaf de kust, vielen hierbij zelden slachtoffers. Bovendien meed de ALRI de strijd op zee zo veel mogelijk. Daarnaast had de KM vaak te maken met particuliere smokkelaars, die minder snel gewapend optraden en minder bereid waren om hun leven in gevaar te brengen dan TNI-soldaten op het land die vochten vanuit een politieke ideologie. Verrassingsaanvallen en hinderlagen op Nederlandse militairen zoals die plaatsvonden in de guerrillaoorlog op het land vonden op zee niet plaats.²⁴³ KVD-personeel stond dus niet onder constante psychologische druk. Revanchegevoelens voor gevallen kameraden zullen ook nauwelijks een rol hebben gespeeld op de RP-vaartuigen. Omdat men op zee steeds een kleine geïsoleerde bemanning aan een controle kon onderwerpen, was het onderscheiden van de neutrale bevolking en de vijand relatief gemakkelijker dan op land, waar TNI-soldaten zich onder de bevolking konden verschuilen. Ten slotte is van belang dat de bemanning van RP-boten bij smokkelbestrijding minder ad hoc hoefde te beslissen of direct gevangenen moest verhoren. Als er twijfels waren over de lading of bemanning van een prauw of tongkang, kon via de radio om orders of advies worden gevraagd. Een oordeel werd uiteindelijk aan een burgerrechter op de wal overgelaten.

²⁴⁰ NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 35.

²⁴¹ Te denken valt aan het doorzoeken van behandelde zaken door de Krijgsraad bij de Zeemacht in het Oosten.

²⁴² NA, Archief A.S. Pinke, inv.nr. 43, Memoires, 93.

²⁴³ In Limpach, *De brandende kampongs* zijn meerdere incidenten beschreven waarbij Nederlandse militairen in een hinderlaag liepen. Dit leidde regelmatig tot buitensporige vergeldingsacties. Op zee is mij alleen het bovengenoemde incident bekend waarbij kwartiermeester T. Siahaya en matroos der eerste klasse L. Pieters werden doodgestoken zodra zij oversprongen op een prauw die aan een controle werd onderworpen.

Conclusie

In het eerste anderhalf jaar van het conflict moest de KM de patrouilletaak uitvoeren met onvoldoende materieel, dat bovendien weinig geschikt was. De marineleiding had daarnaast grote moeite om voldoende en geschikt personeel beschikbaar te krijgen voor de schepen die gedurende die periode in de vaart werden gebracht. De *force* was zodoende ontoereikend om een effectieve blokkade te organiseren. Omdat bovendien voornamelijk aan de ontvangende kusten moest worden gepatrouilleerd bij de infiltratiebestrijding, opereerden de patrouilleboten relatief geïsoleerd en op grote afstand van de onderhoudsbases te Tanjung Priok en Surabaya. Ook met betrekking tot de factor *space* verliep het patrouillewerk van de KM in deze periode dus verre van ideaal.

1947 bracht echter belangrijke verbeteringen op beide terreinen. Gedurende dat jaar werd de inmiddels in de vaart gebrachte HDML-vloot aangevuld met achttien Higginsboten. De RP-vloot bestond nu uit scheepstypen die geschikt waren voor het patrouillewerk. Met de oprichting van de KVD kwam met betrekking tot de reparatievoorzieningen en de administratieve diensten een effectievere organisatie tot stand, die bovendien voorrang kreeg bij de personeelsvoorziening. Daarnaast verzorgde de KVD een eigen opleiding voor dienstplichtige militairen. Nog steeds was er te weinig materieel voor de bewaking van alle gewenste patrouillegebieden, maar rond Java was er nu een stevige controle.

Na de Eerste Politionele Actie verplaatste de marine haar aandacht richting Sumatra. Te Belawan en Tanjung Uban werden nieuwe steunpunten ingericht voor de korvetten en RP-vaartuigen. Bij Belawan werd voor de Higgingsboten een reparatiebasis gerealiseerd, zodat de vaartuigen nog slechts eenmaal per jaar naar Surabaya hoefden. Alhoewel het ontbreken van een boordradar de patrouillegang behoorlijk bemoeilijkte, werd er nu een strak patrouillesysteem in werking gesteld. Catalina's verzorgden luchtverkenningen, korvetten patrouilleerden zelf en dienden als moederschepen voor de kleine patrouillevaartuigen, sleepboten zorgden voor de afvoer van opgebrachte schepen en RP-boten opereerden dicht langs de kusten. De *force* was nu op het niveau gebracht dat een gedegen – maar niet waterdichte – bewaking van Sumatra's oostkust mogelijk was. De RP-vaartuigen opereerden vanuit een steunpunt in de buurt en konden gebruik maken van een korvet als moederschip. Ook op het gebied van *space* was de blokkade nu dus beter georganiseerd.

Na Operatie Kraai kon de KM zich hoofdzakelijk op Atjeh concentreren. Tevens vond er verdere rationalisatie plaats waarbij de HDML's en Higginsboten op basis van hun specifieke kwaliteiten respectievelijk in Belawan en Tanjung Uban werden geplaatst. De blokkade kon nu nog verder worden verscherpt. Als we de factor *time* in ogenschouw nemen, dan zien we dat de blokkade gedurende de oorlog dus steeds sterker werd. Elleman en Paine stellen dat een zogenaamde *gradually tightening blockade* over het algemeen het meest succesvol is. De Nederlandse marineblokkade lijkt dit model te volgen. De uitvoering van de blokkade hield zo tevens gelijke trend met het patroon van de intenties achter het maritieme beleid in Indonesië.

Op basis van zijn studie naar het patrouillewerk van de KM tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsstrijd concludeerde Teitler: 'Het werk van de patrouilledienst nu overziende, laat zich stellen, dat het smokkel- en infiltratieprobleem binnen zekere grenzen is gehouden.'²⁴⁴ Definitieve conclusies kunnen hierover echter pas worden getrokken als de Republikeinse pogingen om de blokkade te doorbreken – alsmede de gevolgen van de Nederlandse maatregelen in de Republikeinse gebieden – zijn onderzocht. Dit zal dan ook in het volgende hoofdstuk gebeuren.

²⁴⁴ Teitler, 'Een vergeten strijd', 157.

Hoofdstuk 3

De levenslijn van Indonesië

De blokkadebrekers en de economische situatie in de Republiek

*Dr. Yap, Java's famous Chinese eye specialist, had his eye clinic across the street from where the writer lived in Jogjakarta. The writer recalls vividly numerous conversations with this venerable man wherein he pathetically bemoaned the fact that for the lack of a few ounces of a certain vitamin concentrate which he could not import because of the Dutch blockade scores of his patients were needlessly going blind.*²⁴⁵

Deze woorden zijn opgetekend door de Amerikaanse politicoloog George McTurnan Kahin. Hij woonde in 1948 enkele maanden in Yogyakarta om onderzoek te verrichten naar de revolutionaire beweging in Indonesië. Daar was hij ooggetuige van de economische en politieke situatie in Republikeins gebied in de periode tussen de twee militaire offensieven van Nederlandse zijde. Het roept de vraag op hoe groot de tekorten waren en in welke mate deze door het Nederlandse maritieme beleid werden veroorzaakt. Om deze vraag te beantwoorden wordt er eerst gekeken naar de Republikeinse pogingen om de blokkade te doorbreken. Hierbij staat dus de *enemy adaptation* centraal. Daarna richt het onderzoek zich op de situatie in Republikeins gebied, in een poging te achterhalen wat de militaire en economische gevolgen van de marineblokkade waren.

Hierbij moet nogmaals worden opgemerkt dat dit hoofdstuk grotendeels is gebaseerd op secundaire bronnen en ooggetuigenverslagen van niet-Republikeinse waarnemers. Deze door de taalbarrière veroorzaakte lacune is deels ingevuld doordat – in tegenstelling tot de algemene tendens binnen de Nederlandse geschiedschrijving – enkele Engelstalige studies van Indonesische, Singaporese, Britse Amerikaanse en Australische historici zijn meegenomen waarin het Republikeinse standpunt centraal staat.

In de vorige twee hoofdstukken is gebleken dat het Nederlandse beleid met betrekking tot het scheepvaartverkeer pas tot wasdom kwam na het vertrek van de Britten. Het duurde tot juli 1947 voordat de intentie van een algehele blokkade zich manifesteerde en de KM de mogelijkheden kreeg om hier uitvoering aan te geven. De focus zal daarom wederom op de tweede helft van het conflict liggen. De maritieme handelsroutes van de Republiek liepen in deze periode vrijwel uitsluitend via Singapore en het Maleisisch schiereiland. Later zouden Thaise havens een rol gaan spelen in de smokkelhandel. Smokkelnetwerken bestonden ook tussen Brits-Borneo, de Filipijnen en de Grote Oost, maar hier ging het voornamelijk om particuliere sluikhandel op kuststroken die onder Nederlandse controle stonden. De bestrijding hiervan viel in het patrouillegebied van de Gouvernementsmarine.²⁴⁶

²⁴⁵ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 253.

²⁴⁶ Teitler, 'De vergeten strijd', 146.

De blokkadebrekers

De connectie met Singapore

De Indonesische archipel was van oudsher een gebied met een levendige zeehandel. Tijdens de koloniale overheersing bleef er vooral voor de Chinese gemeenschap een belangrijke handelsrol weggelegd, met name met betrekking tot de ruilhandel tussen de Britse koloniën op het Maleisisch schiereiland, Sumatra en Java. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stelde de Japanse bezetter de economische productie in Indonesië vrijwel volledig in dienst van de oorlogsinspanningen. De Japanners zagen echter in dat ze moesten waken voor de ineenstorting van de economie in de archipel. Ze besloten daarom om de particuliere handel door Chinese handelshuizen tussen Sumatra en Singapore toe te staan en zelfs aan te moedigen. Alhoewel alleen de uitwisseling tussen Sumatra en de overwal legaal was, kwam er al snel een uitgebreide smokkelhandel tot stand vanuit Java, met tussenstations in Palembang en de Riouwarchipel.²⁴⁷

Al tijdens de Japanse bezetting maakte Mohammed Hatta een plan om de exploitatie van ondernemingsproducten en grondstoffen in handen te brengen van de Republikeinse overheid. De nationale economie – of *Ekonomi Baroe* – kreeg echter geen voet aan de grond in de chaotische revolutionaire periode na de Japanse overgave. Grote voorraden ondernemingsproducten kwamen in het bezit van Chinese handelaren en er ontstond vrijwel meteen een levendige smokkelhandel.²⁴⁸ Aan de overzijde van Straat Malakka kon wapentuig worden aangekocht, dat na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog in overvloed beschikbaar was. De Britse bevelhebbers legden de smokkelaars weinig in de weg en in de eerste maanden van 1946 werden zelfs op grote schaal voor de *Royal Navy* overbodig geworden *landing craft* verkocht aan Chinese handelshuizen om de handel met Indonesië verder te ontplooiën.²⁴⁹

Bij de smokkelhandel met Singapore raakten langzamerhand ook steeds meer Indonesische particulieren, Republikeinse overheidsfunctionarissen en autonoom opererende militairen betrokken, vaak via een Chinese connectie. Het onderscheid tussen particuliere en staatsgedreven handel was hierbij uiterst vaag. De Republiek kon op deze wijze wapens afnemen, maar van de uitgaande handelsstromen kwam in deze periode nauwelijks iets terecht in de staatskas.²⁵⁰ Voor een georganiseerde revolutie waren echter deviezen nodig. De Republiek had gedurende het conflict een chronisch gebrek aan monetaire middelen. Het zou tot oktober 1946 duren voordat de centrale Republikeinse overheid meer grip kreeg op de economische situatie. De minister van Welvaart – Adnan Kapau Gani – speelde hierbij een belangrijke rol. Gani had verschillende handelsconnecties in zowel Singapore als op Sumatra.²⁵¹ Met het doel de handelsactiviteiten tussen de Republiek en Singapore onder controle van de Republikeinse overheid te brengen, richtte hij de *Banking and Trading Corporation* (BTC) op. Deze instantie opende kantoren in verschillende Javaanse en Sumatraanse steden, alsmede in Singapore. De BTC bracht Chinese en Indonesische handelaren met elkaar in

²⁴⁷ Twang Peck Yang, *The Chinese Business Élite in Indonesia and the transition to independence, 1940-1950* (Oxford 1998), 94-95.

²⁴⁸ Ibidem, 172-173.

²⁴⁹ Ibidem, 211.

²⁵⁰ Bouman, *Ieder voor zich*, 101.

²⁵¹ Yong Mun Cheong, *The Indonesian Revolution and the Singapore Connection, 1945-1949* (Singapore 2003), 3.

contact en introduceerde deze groepen tevens aan Britse en Amerikaanse zakenlieden.²⁵² Hatta – die de Chinese invloed op de Republikeinse handelsstromen wantrouwde – richtte daarnaast op Sumatra de *Central Trading Corporation* (CTC) op, een orgaan dat de in- en export van en naar Malakka moest coördineren.²⁵³ Door de oprichting van dergelijke organisaties en het instellen van controlevoorzieningen in Republikeinse havens lukte het de centrale en lokale overheden om meer inzicht te krijgen in de handelsstromen. Hierdoor werd het tevens mogelijk om belastingen te heffen, wat meestal in natura geschiedde. Zo moest in Riouw voor de uitvoer van een ton rubber naar keuze 100 kilo rijst, 50 yard stof, 150 liter benzine of 20 liter mierenzuur worden afgestaan.²⁵⁴

Intussen was de KM halverwege 1946 begonnen met een summiere patrouillegang rond de kusten van Java. Ook op land waren de nodige wederzijdse embargoregelingen van kracht. Hierop richtte Gani de interdepartementale *Komisi Penerobosan Blokade Belanda Darat, Laut dan Oedara* (Commissie voor het Doorbreken van de Nederlandse Blokkade ter Land, ter Zee en in de Lucht) op. Aan het hoofd hiervan kwam Alphonsus Pontohring Lolong, die tijdens de Tweede Wereldoorlog als onderofficier had gediend bij verschillende geallieerde marines. Onder de taken van zijn commissie viel onder andere het verzorgen van scheepsruimte en het herstel van havenfaciliteiten. Het eerste belangrijke project was de eerder gememoreerde rijstlevering aan Brits-India, die de Republiek economisch niet veel opbracht, maar wel internationale prestige en *goodwill* opleverde.²⁵⁵

Na het vertrek van de Britten op 30 november 1946 en de instelling van de Nederlandse in- en uitvoerregelingen in januari 1947 nam de druk op de Republikeinse handel steeds verder toe, met name op Java. De BTC, CTC en verschillende kleinere handelsorganisaties die zich inmiddels in Singapore hadden gevestigd, moesten daarom steeds vindingrijker te werk gaan. Clandestiene handel met grotere schepen op de Republikeinse havens van Java werd bijna onmogelijk. De aandacht verschoof op dit eiland daarom naar kleinschalige smokkel op Nederlandse havens, waarbij de smokkelwaar over land naar de Republiek werd gebracht.²⁵⁶

Het leger – dat sterk om wapens en andere militaire benodigdheden zat verlegen – ondernam tevens eigen initiatieven voor het organiseren van de aanvoer. Het Republikeinse Ministerie van Defensie richtte in Singapore de *Kementarian Pertahanan Urusan Luar Negeri* (KPULN, Dienst Buitenlandse Zaken van het Ministerie van Defensie) op. Het doel van deze organisatie was driedelig. Ten eerste dienden de verschillende handelsinitiatieven van onafhankelijk optredende regionale militaire commando's onder één noemer te worden gebracht. Daarnaast moest er een directe verbinding met snelle schepen tussen Singapore en Sumatra tot stand komen. Verder werd verwacht dat de KPULN de verkoop van ondernemingsproducten en de inkoop van wapens, medicijnen, textiel, smeerolie en autobanden ging coördineren. De organisatie kwam onder leiding te staan van de ALRI-majoor Ali Djajengprawiro, die zelf al verschillende smokkelacties tussen Java en Singapore had ondernomen. Het belangrijkste wapenfeit van Djajengprawiro was de aankoop van zeven speedboten voor de smokkelhandel op Sumatra. Dankzij de snelheid van deze vaartuigen boekte de

²⁵² Bouman, *leder voor zich*, 112.

²⁵³ Ibidem.

²⁵⁴ NIB, deel 8, Politiek verslag over Sumatra van regeringsadviseur voor politieke zaken J.J. van de Velde over maart en april 1947, 455

²⁵⁵ Bouman, *leder voor zich*, 94.

²⁵⁶ Ibidem, 127.

speedbootorganisatie geregeld successen.²⁵⁷ De oversteek van Singapore naar de monding van de Indragiri kon met haar schepen in acht uur worden voltooid.²⁵⁸

Na de Eerste Politieke Actie werd de smokkelhandel nog verder in het nauw gedreven. In oktober 1947 richtte de Republiek in Singapore het *Indonesia Office* op, dat moest gaan functioneren als een diplomatieke post en de belangen van de Republiek zou gaan behartigen op politiek, economisch en militair gebied. Als zelfstandig onderdeel van het *Indonesia Office* werd een *Trade and Finance Department* (TFD) opgericht, dat onder meer als doel had om toezicht te houden op de vaart tussen Singapore en Indonesië.²⁵⁹ Op deze wijze werd getracht om meer grip te krijgen op het economische verkeer tussen de Republiek en het buitenland. Toch bleven de verschillende organisaties en vertegenwoordigingen langs elkaar heen werken. Zelfs tussen het *Indonesia Office* en het TFD bestond er frictie. In september 1948 besloot Hatta – die op dat moment minister-president van de Republiek Indonesië was – daarom om zowel de militaire KPULN als het TFD operationeel onder het *Indonesia Office* te plaatsen. Het belang van Singapore voor de smokkelhandel was toen echter al sterk afgenomen. Over het algemeen kan worden gesteld dat de Republikeinse pogingen om de in- en uitvoer naar Singapore onder controle van de centrale overheid te brengen, zijn mislukt. De Singaporese historicus Yong Mun Cheong – expert op het gebied van de Indonesische organisaties in Singapore – omschrijft het treffend:

*Far from cooperating with one another, the multitude of political, trading and smuggling groups remained an uncoordinated mass of diverse organizations, each seemingly bent on the pursuit of its own goals. [...] Cooperation often seemed to be forgotten as the various Indonesian organizations in Singapore vied with each other for control of one or other of the lucrative areas of business, both legal and illegal, between Indonesia and Singapore.*²⁶⁰

Nieuwe maritieme smokkelnetwerken

Tot aan 1948 liep veruit het grootste deel van de maritieme in- en uitvoer van de Republiek via Singapore. Nog afgezien van de gunstige ligging en het belang van de handelsnetwerken die daar waren ontstaan, was de voordelige houding van de Britse autoriteiten van significante waarde. Toen in de Federatie van Malakka een communistische opstand uitbrak, veranderde die houding. De Britten vreesden voor de uitstraling die de Indonesische revolutionairen hadden op de bevolking in Malakka. In juni riep de Britse overheid de noodtoestand uit in Malakka en in Singapore werd de politiemacht aangescherpt. Op wapensmokkel kwam in het Britse gebied de doodstraf te staan. Al in april hadden de Nederlandse en Britse autoriteiten een overeenkomst gesloten, waarin werd afgesproken de smokkelhandel tussen Indonesië en Singapore gezamenlijk te bestrijden. Samenwerking tussen de inlichtingendiensten begon vruchten af te werpen. Onder deze druk verschoof de smokkelhandel in Straat Malakka zich naar het noorden. Voor de Republiek was dit reden om te Penang een afdeling van

²⁵⁷ Bouman, *Ieder voor zich*, 127-129. Suryono Darusman, *Singapore and the Indonesian Revolution, 1945-50: recollections of Suryono Darusman* (Singapore 1992), 29.

²⁵⁸ NIB, deel 13, Politiek verslag Sumatra van de regeringsadviseur politieke zaken over april 1948, 574.

²⁵⁹ Bouman, *Ieder voor zich*, 129. Yong, *The Indonesian Revolution*, 41, 44.

²⁶⁰ Yong Mun Cheong, 'Indonesia's Singapore Connection, 1945-48', Paper gepresenteerd op de *Konferensi Internasional Revolusi Nasional* (Jakarta 1995), 10.

het *Indonesia Office* te openen. Daar kon men tijdens de chaos van de *Malayan Emergency* buiten de directe greep van de Britse autoriteiten oorlogsmaterieel afnemen.²⁶¹

Bovendien vond smokkelwaar die over zee vanuit Thailand werd aangevoerd haar weg naar Indonesië via Penang, dat zo ook als tussenhaven fungeerde. In Bangkok werd de doorbreking van de blokkade georganiseerd door John Coast, een voormalige Britse diplomaat die in dienst was getreden van de Republiek en goede contacten had met de Thaise autoriteiten.²⁶² Het ging hierbij in eerste instantie vooral om vervoer door de lucht. Na de Tweede Politie Actie werd de smokkel over zee tussen Atjeh en Thailand echter de belangrijkste maritieme verbinding van de Republiek. Deze werd georganiseerd vanuit de Zuid-Thaise havenplaats Phuket.²⁶³



Na Operatie Kraai werd vanuit geheel Zuidoost-Azië smokkelwaar naar Phuket en Penang vervoerd voor overscheping naar Atjeh (LIFE Magazine).

Smokkel in de praktijk

De handelsconnecties tussen de Republiek en het buitenland waren ondanks de pogingen van de Republikeinse overheid om controle te vestigen dus sterk gefragmenteerd. Ook bij de schepen en de gezagvoerders liepen de categorieën sterk uiteen. Gedurende het hele conflict brachten lokale prauwen en tongkangs kleine hoeveelheden smokkelwaar over en weer. In de periode voordat de Nederlandse blokkade op gang kwam, voeren enkele grotere Chinese, Britse en Amerikaanse vrachtschepen op Republikeinse havens. Zij werden met name ingezet voor de vaart op de havens aan de noordkust van Java. Juist op het moment dat de Republiek dankzij de inspanningen van Gani in Singapore contacten met de internationale zakenwereld opdeed, kwam echter ook de patrouilledienst rond Java goed op gang. Zoals al gememoreerd was het onder Britse vlag varende houten vrachtschip *Mariam Bee* van de Chinese kapitein Joe Loh in september 1946 nog net op tijd. Te Tegal kon het 1.400

²⁶¹ Yong, 'Indonesia's Singapore Connection', 82-83. Bouman, *Ieder voor zich*, 272.

²⁶² Colin Wild en Peter Carey, 'An Englishman Joins the Struggle: An Interview with John Coast', in: Colin Wild en Peter Carey (eds), *Born in Fire: the Indonesian Struggle for Independence* (Athens 1986), 136-145.

²⁶³ Bouman, *Ieder voor zich*, 321-323. Darusman, *Singapore and the Indonesian Revolution*, 26-27. Roy Rowan, 'Weapons – Bibles – are smuggled to Indonesia', *LIFE Magazine*, 26 september 1949, 49.

Lee Enfield-geweren, zes stukken luchtdoelgeschut, een complete uitrusting voor een veldkeuken en een veldhospitaal – inclusief operatiegereedschap en een röntgenapparaat – helmen, uniformen en schoenen uitladen.²⁶⁴ Hiermee kon een geheel bataljon worden uitgerust. Het was de enige geslaagde grootschalige smokkelactie met oorlogsbenodigdheden op Java. In de eerste helft van januari 1947 hield de KM de Britse vrachtschepen *Empire Mayrover* en *Hai Sing* aan bij Cirebon. Een maand later bracht de marine de *Martin Behrman* van het Amerikaanse *Isbrandtsen Concern* op als *test case* voor de import- en exportregelingen. Voor grote vrachtschepen was het nu praktisch onmogelijk geworden om door de Nederlandse controles te glippen.²⁶⁵

Zoals hierboven al werd beschreven, konden Chinese handelaren in april 1946 een grote partij *landing craft* overnemen van het Britse leger. Uiteindelijk vielen er 115 van deze schepen – variërend tussen 50 en 400 ton – in Chinese handen. Zo exploiteerde de Chinees Tan Seng Beng een aantal *landing craft* voor de wapensmokkel tussen Singapore en Zuid-Sumatra.²⁶⁶ Verder speelden de eerder genoemde speedboten van de KPULN een belangrijke rol bij de uitvoer van ondernemingsproducten en de invoer van wapentuig. Over het algemeen kan gesteld worden dat waar de patrouilledienst nog niet frequent was – rond Java tot januari 1947 en rond Sumatra tot augustus 1947 – de smokkelhandel op Republikeinse havens nog met grotere schepen werd uitgevoerd. Daarna moest de blokkade worden doorbroken door middel van snelheid of onopvallendheid. De kleinere prauwen en tongkangs hadden het voordeel dat ze zich in de smalle kreek en rivieren van Sumatra schuil konden houden. Daarnaast zagen we al dat de prauwencontrole routinewerk was voor het KVD-personeel. Daar maakten smokkelaars gebruik van door smokkelwaar achter verborgen luiken te verbergen of onder water mee te slepen in waterdichte containers. Wapens werden onder legale bulkgoederen verstopt en palmolie werd in een dubbele bodem van dieselolievaten vervoerd.²⁶⁷ De KM kon bovendien niet elke prauw controleren. Volgens een door de inlichtingendiensten onderschept TNI-rapport was de kans om een marinecontrole tegen te komen bij de oversteek van Singapore naar Java ongeveer 50 procent. De Commissie voor het doorbreken van de blokkade gebruikte dan ook kleine schepen om onopvallend landbouwproducten van Patjitan en Tuban naar Singapore te brengen.²⁶⁸

Bij de smokkel moeten vele naamloze Chinese en Indonesische schippers van kleine scheepstypen betrokken zijn geweest. De verschillende smokkelaars hadden zo hun eigen motieven.²⁶⁹ Volgens *LIFE Magazine* – dat in september 1949 een reportage maakte over de Republikeinse wapendealer John Lie – ging het om ‘idealists like Lie and freebooters attracted by easy money – Americans, Europeans and Orientals; airplane pilots, ship captains, opium traders, arms-buyers and even a former ballet director.’²⁷⁰ Toch bleven Chinese handelaars de grootste groep. Ook in de speedbootorganisatie was een aanzienlijk aantal Chinezen werkzaam. Een van hen was John Lie, waarschijnlijk de meest tot de verbeelding sprekende smokkelaar uit de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog. Hij voerde verschillende smokkeloperaties uit, waarvan de meeste op een speedboot die hij de *Outlaw* had genoemd. Daarmee wist hij zeventien keer oorlogsbenodigdheden naar Sumatra te brengen. Op de terugtocht nam Lie ondernemingsproducten mee om te barteren tegen wapentuig. Meestal maakte de ervaren schipper de overtocht gedurende de nacht. Daarbij was

²⁶⁴ Darusman, *Singapore and the Indonesian Revolution*, 26-27.

²⁶⁵ Bouman, *Ieder voor zich*, 113-116.

²⁶⁶ Ibidem, 182.

²⁶⁷ Hans Wagner, ‘Where did the weapons come from? A paper prepared for the Asian Studies Association of Australia’, Sixth National Conference (Sydney 1986), 7.

²⁶⁸ Bouman, *Ieder voor zich*, 181

²⁶⁹ Yong, ‘Indonesia’s Singapore Connection’, 1.

²⁷⁰ Rowan, ‘Weapons – Bibles – are smuggled to Indonesia’, 49.

zijn plaats van bestemming gewoonlijk Laboean Bilik, terwijl Port Swettenham als basis aan de overkant van Straat Malakka fungeerde. Later zou ook hij zijn pijlen moeten richten op de vaart tussen Phuket, Penang en Atjeh. Zoals veel Chinezen die betrokken waren bij de smokkel in Straat Malakka was Lie overigens ALRI-officier geworden. Hij zou de Indonesische marine na de oorlog trouw blijven en het uiteindelijk tot viceadmiraal schoppen.²⁷¹ Bij zijn laatste oversteek tussen Phuket en Atjeh wist Lie met zijn 20 knopen varende schip ternauwernood een Nederlandse patrouille af te schudden, terwijl zijn jeugdige bemanning rond de speedboot maar liefst 61 inslagen van het boordkanon telde.²⁷²



Het smokkelschip van John Lie ligt op een strand nabij Penang te wachten om geladen te worden (LIFE Magazine).

Bijdrage van de blokkadebrekers

In welke mate waren de pogingen om de blokkade te doorbreken succesvol? Met de vele prauwen en tongkangs die kleine hoeveelheden smokkelwaar van en naar de Republiek brachten is het lastig om de smokkelhandel te kwantificeren. Bovendien was het bij smokkelhandel per definitie het doel om buiten het oog van de officiële autoriteiten in Nederlands-Indië, Singapore en de Malayan Union te blijven. Door verbrokkeling van de Indonesische en Chinese handels- en smokkeloperaties is ook van die zijde nauwelijks een betrouwbare statistische inschatting te verwachten. De volgende voorbeelden laten de onbetrouwbaarheid van de handelsstatistieken tijdens het conflict zien.

Volgens schattingen van de *Bank Negara Indonesia* – de Republikeinse nationale bank – bedroeg de waarde van de export in de laatste drie maanden van 1946 18 miljoen Straits dollars per maand. Daarvan kwam overigens maar 3 miljoen Straits dollar uit Java, terwijl Sumatra voor 15 miljoen uitvoerde. Voor het gemak werd aangenomen dat sinds juli 1945 het exportcijfer elke maand 18 miljoen Straits dollars bedroeg en dat de verhouding tussen Java en Sumatra gelijk was gebleven. De totale uitvoer in deze periode werd zo geschat op 324 miljoen Straits dollars. De invoer werd

²⁷¹ Rowan, 'Weapons – Bibles – are smuggled to Indonesia', 49-52. Darusman, *Singapore and the Indonesian Revolution*, 29. John Lie, 'Van handelsvaart tot doorbreken van de vijandelijke blokkade: Zoals hij het aan een journalist vertelde', in: Suryono Darusman (ed.), *Memoar Pejuang RI seputar 'Zaman Singapura', 1945-1950* (Jakarta 1992).

²⁷² John Coast, *Recruit to Revolution: Adventure and Politics during the Indonesian Struggle for Independence* (Kopenhagen 2015), 256-257.

vervolgens berekend aan de hand van de prijsverschillen tussen Singapore en de Republiek. Omdat de prijs van producten als zeep en textiel op Java vijf tot tien keer zo hoog was, werd geschat dat de invoer maximaal een vijfde van de waarde van de export had.²⁷³

Ook het Nederlands-Indisch gouvernement heeft met het oog op de onderhandelingen met de Republiek statistische gegevens vervaardigd over de handelsactiviteiten tussen Indonesië en de Britse gebieden aan de overkant van Straat Malakka. Daarbij werd gebruikgemaakt van de *Malayan Statistics*, officiële statistieken van de Britse koloniale overheid. Hiervan werden de import- en exportcijfers van het gebied dat onder Nederlandse controle stond afgetrokken. Deze kwamen van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in Batavia. Op deze wijze werd bepaald wat de waarde van de in- en uitvoer van de Republiek van en naar Singapore en Malakka moest zijn geweest. Van 1 januari 1946 tot 31 juli 1947 bedroeg de export 290 miljoen Straits dollar. Tussen 1 oktober 1947 en 31 maart 1948 voerde de Republiek producten uit ter waarde van 74 miljoen Straits dollar.²⁷⁴ Dit betekent dat vóór de Eerste Politionele Actie 15,3 miljoen Straits dollar per maand werd uitgevoerd naar Singapore en Malakka. Vanaf oktober 1947 daalde het exportcijfer naar 12,3 miljoen Straits dollars per maand (zie tabel 1).

Op het eerste gezicht zou de Nederlandse blokkade – tezamen met het verlies van grondgebied en voorraden tijdens Operatie Product – dus slechts een daling van 19 procent in de export van de Republiek naar de Britse koloniën hebben veroorzaakt. Het gemiddelde maandelijkse exportcijfer van de eerste periode is echter sterk vertekend. In de eerste zes maanden van 1946 was er namelijk veel minder uitvoer. De economie in de archipel en de buurlanden was nog herstellende en de meeste handelscontacten moesten nog gelegd worden. Zo bedroeg de totale export van Indonesië in januari 1946 slechts 6,5 miljoen Straits dollar. Acht maanden later – in september – was dit bedrag gestegen tot 27,4 miljoen Straits dollar.²⁷⁵ In werkelijkheid moet de daling van het maandelijkse exportcijfer door het opwerpen van de blokkade veel scherper zijn geweest, zeker omdat het Nederlandse aandeel in bovengenoemd getal zeer klein was. Het is waarschijnlijk dat de statistische gegevens met opzet op deze wijze zijn gepresenteerd om aan de CGD te ‘bewijzen’ dat de Nederlandse maatregelen met betrekking tot het zeeverkeer de economische situatie in de Republiek bevorderden. De cijfers wezen er namelijk ook op dat de bonafide handel in bevolkingsproducten in deze periodes ongeveer gelijk was, terwijl de smokkel in ondernemingsproducten sterk was gedaald. Daardoor was volgens de Nederlandse delegatie het extreme handelsoverschot opgelost. De statistieken werden schriftelijk aan de Economische en Financiële Commissie aangeboden, met de conclusie: ‘it may be established that the Netherlands measures of inspection have had a beneficial effect with respect to the economic conditions in Republican controlled territories.’²⁷⁶

De beschikbare statistische gegevens van beide kanten in het conflict zijn dus door giswerk of vanwege propagandistische doeleinden tot stand gekomen. Verder onderzoek naar statistieken van de Britse autoriteiten in Singapore zou hier wellicht soelaas kunnen bieden. Gesteld kan hier slechts worden dat de Nederlandse blokkade de export grotendeels aan banden legde, maar ook dat deze niet tot stilstand kwam. In welke mate in deze periode de opbrengsten van de export terugvloeden naar de Republiek in de vorm van wapentuig, voedsel, kleding, medicijnen en andere benodigdheden, is de vraag. Volgens de eerder genoemde reportage van *LIFE Magazine* glipten er op het hoogtepunt van de smokkeloperaties – eind 1947 – maandelijks militaire benodigdheden ter waarde van drie miljoen

²⁷³ Yong, ‘Indonesia’s Singapore Connection’, 7-8. Yong, *The Indonesian Revolution*, 48.

²⁷⁴ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Aantekening voor de Economische en Financiële Commissie van Mr. H.F.L.J. Schöler, 21 juli 1948.

²⁷⁵ Ibidem.

²⁷⁶ Ibidem.

Amerikaanse dollar door de blokkade. Hiertoe behoorde echter ook de smokkelwaar die door de lucht de Republiek bereikte, inclusief de waarde van nieuw aangeworven transportvliegtuigen zelf.²⁷⁷ Wel kan worden gesteld dat de invoer zeer sterk afhankelijk was van de uitvoer van ondernemingsproducten. De export door overheidsfunctionarissen en de belastingen op de particuliere smokkel waren namelijk de belangrijkste vorm van inkomsten voor de Republiek. Zoals we hebben gezien, was dit tevens de reden dat Pinke zijn patrouillevaartuigen opdracht gaf vooral scherp te zijn op de makkelijk te detecteren illegale uitvoer van bulkgoederen, om zo de tegenstander ‘ter zee te wurgen’.

Tabel 1: Exportcijfers van de Republiek Indonesië (1946-1948) volgens de Nederlandse onderhandelingsdelegatie, bedragen in Straits dollars

	Uitvoer Republiek naar Singapore en Malakka, <i>totaal:</i>	Uitvoer Republiek naar Singapore en Malakka, <i>per maand:</i>
januari 1946 - juli 1947	290.000.000	15.260.000
oktober 1947 - maart 1948	74.000.000	12.330.000

Bron: NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Aantekening voor de Economische en Financiële Commissie van Mr. H.F.L.J. Schöler.

Aangezien de Republikeinse begroting volledig afhankelijk was van de inkomsten uit de verkoop van ondernemingsproducten – of de heffingen daarop – bracht deze aanpak de overheid in Yogyakarta in grote problemen. Wat dat betreft konden de blokkadebrekers op zee weinig soelaas bieden. De financiële crisis van de Republiek was zo diep, dat zowel het Ministerie van Financiën als het leger medio 1948 op grote schaal opium – en in mindere mate edelmetalen – gingen verhandelen. Deze smokkel verliep gedeeltelijk via de zee, maar vond haar weg naar het buitenland ook voor een belangrijk deel via luchttransport. In de opiumhandel gingen miljoenen om. Zo werd tussen mei en half juli per speedboot en Catalina zes ton opium ter waarde van 2,7 miljoen Straits dollar van Java naar de omgeving van Singapore gebracht.²⁷⁸ Het aandeel van de opiumhandel dat per schip werd vervoerd, is lastig te achterhalen gezien de fluctuerende prijzen en de gewoonte om ruilhandel te bedrijven. Al in augustus 1948 kwam er een einde aan de staatsuitvoer van opium toen een Republikeinse regeringsfunctionaris in Singapore tegen de lamp liep. In korte tijd leverde deze smokkelhandel – waartoe de Republiek gedwongen was door de stringente marineblokkade – toch een belangrijke bijdrage aan de revolutie.²⁷⁹

De export van ondernemingsproducten en grondstoffen had dus zwaar te lijden onder de Nederlandse maatregelen op zee, waardoor de Republikeinse overheid met een enorm deviezentekort kampte. Ondanks dat vloeiden er op kleine schaal toch allerhande benodigdheden terug naar de Republiek. Zo glipten volgens de Nederlandse inlichtingendienst NEFIS (Netherlands Forces

²⁷⁷ Rowan, ‘Guns – Bibles – are smuggled to Indonesia’, 49.

²⁷⁸ R.B. Cribb, ‘Opium and the Indonesian Revolution’, *Modern Asian Studies* 22(4) (1988), 715.

²⁷⁹ *Ibidem*, 721.

Intelligence Service) in de eerste maanden van 1948 gemiddeld vier tongkangs per week door de blokkade bij de Indragirimonding. Zij brachten per maand vijftig geweren en twee mitrailleurs mee vanuit Singapore, waar een zware mitrailleur met duizend patronen voor 2,5 ton thee kon worden gebarterd.²⁸⁰ In Bangasiapi werden in april van dat jaar 400 Britse karabijnen, 25 zware mitrailleurs en 5 stuks luchtdoelgeschut binnengebracht. Deze wapens waren eveneens verkregen door ruilhandel met thee.²⁸¹ Andere inlichtingenrapporten meldden dat vanuit Pakanbaru maandelijks 300 tot 400 ton rubber en 100 tot 150 ton thee werd verhandeld naar Singapore. Zo bracht de handelaar Mohamed bin Zakariah in augustus 1948 15 ton rubber en 625 kilogram kinabast over. De kinabast alleen was al goed voor een partij uniformen en twee radiotoestellen ten behoeve van de TNI.²⁸² Volgens een smokkelrapport uit diezelfde maand was de Singaporese rubberfirma Ngo Hok zeer actief in de clandestiene wapenhandel op Bengkalis. Met een eigen speedboot had het handelshuis 35 stenguns, vijf machinegeweren en 400 pistolen geleverd.²⁸³

Al met al moet met deze 'muskietenvloot' in totaal toch een aanzienlijke hoeveelheid wapentuig en andere goederen door de blokkade zijn geslipt, al is het ondoenlijk om op basis van deze bronnen betrouwbare schattingen te maken.²⁸⁴ Ook het succes van de speedboten van de KPULN is lastig te bepalen. Vlak voor de Eerste Politieke Actie werden zeventien *motor launches* aangekocht en in de loop van een jaar zouden deze worden gekannibaliseerd tot zeven speedboten. Zoals we hebben gezien, werd hiermee een behoorlijk aantal succesvolle operaties uitgevoerd. Aan de andere kant vielen zes van de zeven schepen gedurende de oorlog in handen van de KM. Zo werd de *ML193* al direct bij de eerste proefvaart aangehouden, terwijl de *PPB 58 LB* pas in oktober 1949 kon worden opgebracht. Na de soevereiniteitsoverdracht zouden vier speedboten overigens weer aan de ALRI worden overgedragen.²⁸⁵ In de volgende paragraaf wordt bekeken of de Republiek voldoende werd voorzien van wapentuig, voedsel, kleding, medische benodigdheden en vervoer- en verbindingsmiddelen. Hier wordt eerst nog stilgestaan bij wat de Indonesiërs zelf dachten over de waterdichtheid van de blokkade en het succes van de smokkeloperaties.

Volgens Suryono Darusman – die als hoofd van de Politieke Sectie van het *Indonesia Office* bij verschillende smokkelacties betrokken was – werkten de pogingen om de blokkade te doorbreken voor de bewapening van de troepen niet meer dan als een druppel op een gloeiende plaat. Voor Java was de wapenlevering van de *Mariam Bee* de enige positieve uitzondering.²⁸⁶ Volgens de toenmalige luitenant R.H.A. Saleh kwamen er op West-Java helemaal geen wapens binnen via smokkel en kon hij via ruilhandel alleen Japans wapentuig verkrijgen in de rest van Java.²⁸⁷ Tweede-luitenant Ali Bachsin was in 1946 bij Palembang op Sumatra gelegerd, maar zag daar 'slechts kleine aantallen' wapens binnenkomen op kleine boten, een ontwikkeling die 'geen structurele verandering in het wapenbezit veroorzaakte.'²⁸⁸ Het hoofd van het *Indonesia Office* – Oetoyo Ramelan – vertelde aan John Coast bij zijn aantreden in april 1948 dat 'the Dutch had found it simple to institute an almost total blockade of Republican Central Java, and that though the Dutch might pretend to deny this, import and export

²⁸⁰ Bouman, *leder voor zich*, 270.

²⁸¹ NIB, deel 13, Politiek verslag Sumatra van de regeringsadviseur politieke zaken over april 1948, 574.

²⁸² Bouman, *leder voor zich*, 276.

²⁸³ Ibidem.

²⁸⁴ Yong, 'Indonesia's Singapore Connection', 9.

²⁸⁵ B. ter Wal, 'De ML's van Jansen', *Maritiem Nederland*, november 1994, 108.

²⁸⁶ Bouman, *leder voor zich*, 123. Uit een gesprek van Bouman met Darusman.

²⁸⁷ Ibidem, 142. Uit een brief van Saleh aan Bouman van 11 september 1999.

²⁸⁸ Ibidem, 141. Uit een gesprek van Bouman met Bachsin.

figures proved conclusively that all trade with the interior was at a standstill.²⁸⁹ Het enige directe contact tussen de Republiek en het *Indonesia Office* in Singapore verliep door een regelmatige vlucht van een Dakota tussen Yogyakarta, Singapore en Manilla, door de Amerikaanse vlieger Bob Freeberg. Coast moest zich vervolgens beijveren voor het instellen van een luchtbrug vanuit Bangkok.²⁹⁰

De Indonesische student Mara Karma hield zich in Singapore ook bezig met smokkel. Zelf richtte hij zich op Pakanbaru, terwijl vrienden van hem kleinschalige smokkel op Cirebon en Palembang bedreven: 'I did know about other blockade runners [...] whose job it was to bring agricultural produce and other goods to Singapore, and to return from Singapore bringing consumer items and hidden beneath them, weapons.'²⁹¹ Eenmaal werd zijn schip – waarvan hij overigens niet wist wat de lading was – in beslag genomen door de KM. Daarna zat hij enkele dagen vast, waarna hij zijn reis naar Pakanbaru mocht vervolgen. Het schip werd echter niet meer vrijgegeven. Volgens Karma was de Nederlandse blokkade op zee 'zeer sterk'.²⁹²

Al met al kan op basis van het beperkte cijfermateriaal, de ervaringen van betrokkenen en de constatering dat de Republiek in grote financiële nood werd gebracht, worden geconcludeerd dat de Nederlandse marineblokkade haar uitvoering niet heeft gemist. Nadat de patrouilledienst op gang was gekomen, moest de smokkel vooral worden uitgevoerd door relatief kleine prauwen en tongkangs en een aantal speedboten. De uitwisseling van ondernemingsproducten en grondstoffen tegen wapentuig en andere benodigdheden voor de revolutie werd daarmee sterk ingeperkt, maar niet tot stilstand gebracht. De conclusie van Yong dat er meer smokkelmissies mislukten of werden afgebroken dan dat er successen werden geboekt, sluit hierbij aan.²⁹³ Tezamen met de smokkelroutes door de lucht vormden deze schepen echter de enige levenslijn van de Republiek. Wat betekende dit voor de economische en militaire situatie in de Republikeinse gebieden?



John Lie ontmoet Mohammed Hatta (links) in 1949 (LIFE Magazine).

²⁸⁹ Coast, *Recruit to Revolution*, 68-69.

²⁹⁰ Ibidem, 69.

²⁹¹ Colin Wild en Peter Carey, 'Running the Blockade: An Interview with Paramita Abdurrahman and Mara Karmat', in: Wild en Carey (eds), *Born in Fire*, 135.

²⁹² Ibidem.

²⁹³ Yong, *Indonesias's Singapore Connection*, 18.

Gevolgen van de blokkade in Republikeins gebied

De uitwerking van de Nederlandse marineblokkade op de omstandigheden in de Republiek is niet gemakkelijk te bepalen. Tijdens het conflict speelden zeer veel andere factoren die invloed uitoefenden op de economische en militaire situatie op het grondgebied van de Republiek Indonesië. Allereerst had men te maken met de erfenis van de Japanse bezetting. Aan het einde van deze periode was de economische situatie zeer onstabiel. Aan de andere kant viel veel oorlogsmateriaal ten deel aan de Indonesische strijdgroepen. Verder had men gedurende de oorlog niet alleen met illegale zeehandel te maken, maar ook met legale in- en uitvoer over zee, de smokkel met vliegtuigen en de handel over land met Nederlands gebied, die aan wederzijdse blokkades was onderworpen. Daarnaast gingen er wapens, voorraden smokkelproducten, aanvoerroutes en havens verloren bij de militaire acties. Daar stond tegenover dat er wapens werden veroverd op Nederlandse troepen, politieposten en andere Indonesische strijdgroepen. Ten slotte moet er rekening worden gehouden met de eigen economische en militaire productie, de grootte van de populatie in een gebied en de behoeften van de bevolking en het leger.

In deze paragraaf wordt een inschatting gemaakt van de rol die de Nederlandse blokkade heeft gespeeld met betrekking tot de hoeveelheden wapens, voedsel, kleding, medische benodigdheden en vervoer- en verbindingsmiddelen in de Republiek. Het is daarbij overigens in veel gevallen niet zinnig onderscheid te maken tussen het leger en de bevolking, zoals Pinke en het Nederlands-Indisch gouvernement wel deden. Republikeinse militairen leefden grotendeels van het voedsel wat de bevolking hen gaf. Soms werd kleding aan de bevolking gegeven, anderzijds leverden burgers bij gelegenheid textiel aan het leger. Civiele artsen gaven medische zorg aan soldaten, terwijl militaire medici zich vaak bekommerden over de inwoners van het gebied waar ze gelegerd waren. Met deze verwevenheid moet rekening worden gehouden.

Wapens

Zoals hierboven al is aangegeven, is het vrijwel onmogelijk om te kwantificeren in welke mate de wapenaanvoer door de Nederlandse blokkade aan banden is gelegd. Het grootste deel van het wapentuig werd door de Indonesische strijdgroepen verkregen door beslaglegging op Japanse uitrustingen. Daaronder kunnen tevens de geweren van het KNIL – die in Japans bezit waren gekomen – worden gerekend. Ook de Britse troepen waren een bron van wapens. Brits-Indische militairen die sympathiseerden met de onafhankelijkheidsstrijders, verkochten hun bewapening en stapten in sommige gevallen zelfs over naar de Indonesische strijdkrachten. Bovendien werden bij gebrek aan eigen mankracht Indonesische troepen bewapend voor ordehandhaving en de bescherming van de interneringskampen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de productie van allerlei oorlogsbenodigdheden, waarbij de voormalige Japanse fabrieken werden ingezet. Op Java en Sumatra waren zeker veertig plaatsen waar wapentuig werd gefabriceerd.²⁹⁴ De geproduceerde pistolen, (sub-machine)geweren en mortieren waren vaak van bedenkelijke kwaliteit, maar met zelfgemaakte handgranaten, landmijnen en trekbommen zijn veel slachtoffers gemaakt onder de Nederlandse troepen. Tijdens het neerslaan van de communistische opstand bij Madiun in 1948 viel de bewapening

²⁹⁴ Wagner, 'Where did the weapons come from', 8.

van de communistische troepen in handen van de TNI. Daarnaast werden er vuurwapens veroverd bij aanvallen op militaire en politieposten.²⁹⁵

Daartegenover stonden natuurlijk aanzienlijke verliezen van wapens bij acties van het geallieerde en het Nederlandse leger. Zo gingen in november 1945 alleen al bij de strijd om Surabaya met de Britten vijftien gevechtswagens, meer dan honderd vuurmonden, 1.500 mitrailleurs en handvuurwapens en 400 ton munitie verloren.²⁹⁶ Uiteindelijk werden bijna alle Japanse artilleriewapens vernietigd of veroverd bij de gevechten om de steden. Maar hoe was het nu uiteindelijk gesteld met de bewapening van de Republikeinse troepen? Cijfers hierover zijn vaak gebaseerd op aannames en inschattingen. Bouman schat dat in de chaotische beginperiode op Java 125.000 Japanse pistolen, geweren en mitrailleurs in handen vielen van ongeveer 500.000 soldaten behorende tot verschillende Indonesische strijdgroepen.²⁹⁷ Dit zou een gemiddelde bewapening betekenen van 1 op 5. Op Sumatra had een troepensterkte van 320.000 de beschikking over slechts 40.000 Japanse wapens. Daar waren tevens 25.000 geweren binnengesmokkeld, zodat volgens deze schattingen ook een bewapening van 1 op 5 ontstond.²⁹⁸ Daarnaast stelt Bouman dat vlak voor aanvang van de Eerste Politionele Actie de inmiddels gevormde TNI uit 460.000 militairen bestond, waarbij over de gehele linie de bewapeningsratio zeker de 1 op 3 niet heeft overschreden.²⁹⁹ Dit zou duiden op maximaal ongeveer 153.500 pistolen, geweren en mitrailleurs. Dat aantal ligt lager dan de geschatte hoeveelheid wapens in de beginperiode van de revolutie. Daarbij is het aantal geweren dat in handen was van de strijdgroepen die niet bij de TNI waren geïncorporeerd echter niet meegerekend. Desondanks kan gesteld worden dat de Republikeinse strijdkrachten niet in staat zijn geweest om de bewapening door middel van smokkel aanmerkelijk te verbeteren in de periode waarin de Nederlandse controle op zee nog relatief zwak was.

Volgens de Australische historicus Hans Wagner was bewapeningsratio van de Indonesische troepen aan het einde van de oorlog 1:4.³⁰⁰ Daaruit valt te concluderen dat de blokkadebrekers tezamen met de wapenproductie en de verovering van vuurwapens, hooguit in staat zijn geweest om het aantal verloren wapens te compenseren. Tot een aanzienlijke verbetering van de bewapening is het door de smokkel in ieder geval niet gekomen. Daarbij is de verwachting van Bouman dat de smokkelbijdrage op Sumatra waarschijnlijk veel belangrijker was dan op Java, zeer aannemelijk.³⁰¹ Het is dan ook niet vreemd dat de tot *booby traps* omgebouwde Japanse vliegtuigbommen en de – soms zelfgemaakte – landmijnen, onder Nederlandse soldaten de meeste schade hebben aangericht.

Voedsel

In november 1947 schreef de Republikeinse premier Amir Sjarifuddin aan de Veiligheidsraad dat de economische blokkade van de Indonesische Republiek zou leiden tot 'dire distress within the areas under the control of the Republic', omdat de belangrijkste voedselproductiegebieden bij Operatie

²⁹⁵ Wagner, 'Where did the weapons come from', 2-9.

²⁹⁶ W. Meelhuijsen, *Revolutie in Surabaya, 17 augustus-1 december 1945* (Zutphen 2000), 262.

²⁹⁷ Bouman, *Ieder voor zich*, 379.

²⁹⁸ Ibidem, 380.

²⁹⁹ Ibidem, 159-160.

³⁰⁰ Wagner, 'Where did the weapons come from', 1. Overigens is niet duidelijk wat Wagner precies bedoelt met 'by the time that a political settlement was reached in 1949'.

³⁰¹ Bouman, *Ieder voor zich*, 142.

Product in Nederlandse handen waren gevallen.³⁰² In hoeverre de primaire levensbehoeften van de bevolking daadwerkelijk in gevaar zijn geweest, is moeilijk vast te stellen. Er is weinig historisch onderzoek verricht naar de voedselsituatie tijdens de onafhankelijkheidsstrijd in Indonesië. Omdat de omstandigheden in de archipel op lokaal niveau zeer kon verschillen, is het bovendien lastig om algemene uitspraken te doen. De voedselvoorziening was van oudsher een punt van zorg voor de koloniale overheid. Pas in het laatste decennium voor de Tweede Wereldoorlog werd Nederlands-Indië door hervormingen in het productie- en distributiesysteem zelfvoorzienend op dit gebied. Op Java was er vanaf 1936 geen rijst invoer meer nodig.³⁰³ De balans tussen gebieden met een productieoverschot en importregio's bleef echter precair, waardoor de voedselsituatie in veel streken sterk afhankelijk was van een goed gecoördineerd distributiesysteem.

Tijdens de Japanse bezetting werden zowel het landbouwrendement als de herverdeling van de oogst ernstig verstoord door repressieve maatregelen van de Japanse autoriteiten. Pogingen van de Japanners om de voedselproductie op te schroeven werkten averechts en ontnamen bij Indonesische boeren de prikkel om meer te produceren dan voor de eigen voorziening nodig was. De verwaarlozing van de irrigatiewerken, de grootschalige inzet van arbeidskrachten voor de Japanse oorlogswerken, de slacht van ploegossen en het verschepen van een groot deel van de vervoersmiddelen zorgden ervoor dat er vanaf 1944 op grote schaal honger werd geleden, met name in de stedelijke gebieden.³⁰⁴

De Republikeinse autoriteiten erfden deze zorgelijke situatie in augustus 1945. Volgens de AFNEI-rapportages die in oktober van dat jaar verschenen, schoot de voedselvoorziening vooral te kort in West-Java.³⁰⁵ De in het najaar van 1945 teruggekeerde Nederlandse autoriteiten voorzagen hongersnoden op Java in de eerste maanden van 1946, voorafgaand aan de oogst.³⁰⁶ Volgens Van Mook heerste er in februari inderdaad voedselgebrek in de Parahyangan, het bergachtige gebied in West-Java. Ook van Sumatra kwamen berichten dat de bevolking honger leed.³⁰⁷ Volgens berekeningen van de eerder aangehaalde historicus Van der Eng was de totale voedselvoorziening per hoofd van de bevolking op Java in 1946 nauwelijks beter dan tijdens de Japanse bezetting. Dit hield in dat er net genoeg voedsel beschikbaar was om de totale bevolking te kunnen voeden, maar alleen in het onwaarschijnlijke geval dat er een evenredige distributie plaatsvond over alle gebieden en bevolkingsgroepen. Volgens Van der Eng moet er – rekening houdend met de gebrekkige vervoerscapaciteiten en het inefficiënte Republikeinse distributiesysteem – sprake zijn geweest van ondervoeding onder de armere bevolking.³⁰⁸ Het is dus zeer waarschijnlijk dat er in 1946 op lokaal niveau tekorten zijn geweest. Daarbij zullen bepaalde bevolkingsgroepen meer onder de voedselschaarste hebben geleden. Zo werden er in de beginperiode van de onafhankelijkheidsstrijd met name op Sumatra veel meldingen gedaan van Chinese gemeenschappen die van voedsel waren verstoken.

Toch was er in de Republiek – afgezien van Madura – geen sprake van grootschalige hongersnoden zoals die tijdens de Japanse bezetting plaatsvonden. Het grootste deel van de bevolking kon worden gevoed en ook het uit de kluiten gewassen militaire apparaat was voldoende voorzien van

³⁰² Kahin, *Nationalism and Revolution*, 222. De door Kahin aangehaalde tekst komt uit een memorandum van Sjarifuddin aan de Veiligheidsraad van 26 november 1947.

³⁰³ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 3-8.

³⁰⁴ *Ibidem*, 9-41.

³⁰⁵ *Ibidem*, 47.

³⁰⁶ NIB, deel 1, Brief van Minister van Overzeese Gebieden Logemann aan Van Mook, 6 november 1945, 550.

³⁰⁷ NIB, deel 3, Brief van Van Mook aan Logemann, 27 februari 1946, 457.

³⁰⁸ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 48-49.

etenswaren. Uit de studie van Bouman komt een beeld naar voren van een harmonieuze samenwerking tussen de bevolking en het leger waarbij burgers op grote schaal gaarkeukens inrichtten, militairen werden opgevangen in kampongs en soldaten een relatie aangingen met vrouwen die hen van eten konden voorzien. Volgens Bouman 'was voedselvoorziening in het algemeen geen probleem in dit tijdvak.'³⁰⁹ Daarbij moet worden aangetekend dat het niet waarschijnlijk is dat de bevolking overal zo meewerkend was. Het zal regelmatig zijn voorgekomen dat rijstvoorraden gedwongen moesten worden afgestaan, zeker als men te maken had met ongeregelde troepen. Volgens Van der Eng zorgde de angst voor confiscatie van de oogst er zelfs voor dat boeren slechts een minimale hoeveelheid rijst verbouwden, waardoor de voedselproductie zich in 1946 nog nauwelijks herstelde.³¹⁰

De voorjaars oogst van 1947 bracht verbetering, maar in juli van dat jaar zorgde de Eerste Politonele Actie voor grote veranderingen in de voedselvoorziening van de Republikeinse gebieden. De belangrijke voedselproductiegebieden in het noorden en oosten van Java vielen bij dit offensief in Nederlandse handen. Daarnaast verloor de Republiek haar belangrijkste zeehavens en sloot de verscherpte blokkade Java nu bijna volledig af van de buitenwereld. De Republikeinse troepen moesten bij hun terugtocht met zeer weinig voedsel zien te overleven.³¹¹ Ook de bevolking leed onder deze situatie, met name in de stad Surakarta (Solo) waar het aantal inwoners sterk was toegenomen door de instroom van vluchtelingen voor het oorlogsgeweld.³¹² In de periode tussen de twee Nederlandse militaire acties werd de voedselsituatie op Java steeds nijpender. Dit blijkt onder meer uit veranderingen in het prijspeil van de belangrijkste voedingsproducten in de Republiek. In augustus van 1947 kostte een kilo rijst op de grootste marktcentra gemiddeld nog 1,66 Indonesische roepia. In juni 1948 was de prijs gestegen naar 7,44 roepia.³¹³ Ook bij andere levensmiddelen als suiker, zout, vlees, sojabonen en kokosolie was er sprake van enorme inflatie. Het Republikeinse leger had door deze prijsstijging onvoldoende monetaire middelen om alle troepen in het eigen gebied te kunnen voeden en was daarom gedwongen om eerder dan gepland met de infiltratie van Nederlands gebied te beginnen.³¹⁴ Om de situatie te verlichten probeerde men rijst te smokkelen uit de Nederlandse gebieden en de Nederlands-Indische regering stond in enkele gevallen rijstleveranties toe, al is niet bekend in welke mate.³¹⁵

Lokale tekorten waren dus zeker aanwezig, maar grote hongersnoden werden in deze periode wederom niet gerapporteerd. Ook de CGD kwam in haar rapport over de Nederlandse handelsrestricties tot deze conclusie: 'Shortages of foodstuffs, fortunately, are localized in nature.'³¹⁶ De Britse smokkelaar John Coast observeerde dat de Republiek door de Nederlandse blokkade was veranderd in 'a dirty, shabby, isolated, barren, vicious-minded place' maar dat er wel genoeg te eten was: 'There is, however plenty to eat, and since the Republic has cleverly removed many Dutch taxes

³⁰⁹ Bouman, *Ieder voor zich*, 145.

³¹⁰ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 44-45.

³¹¹ Bouman, *Ieder voor zich*, 166-168.

³¹² NIB, deel 11, Rapport van Economische Inlichtingen van Territoriaal Commandant Midden-Java Van Langen aan generaal Spoor, 21 oktober 1947, 355.

³¹³ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 252. Kahin baseert zich hier op cijfers van het Republikeinse Ministerie van Economische Zaken.

³¹⁴ Bouman, *Ieder voor zich*, 213-216.

³¹⁵ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 65

³¹⁶ NA, Algemene Secretarie, inv.nr. 4438, Rapport van de Commissie van Goede Diensten aan de Veiligheidsraad betreffende handelsrestricties in Indonesië, 22 juli 1948.

that were irritating, no visible discontent meets the eye. Life goes on greyly, but smoothly.³¹⁷ Wellicht is dit beeld enigszins vertekend, omdat Coast vooral in Sumatra opereerde en bij bezoeken aan Java eigenlijk alleen Yogyakarta aandeed. De Republikeinse hoofdstad kreeg prioriteit met betrekking tot de rijstvoorziening. Het viel de Britse avonturier zelf ook op dat de situatie op Sumatra veel beter was dan op Java.³¹⁸ Javaanse militairen die naar Sumatra werden overgeplaatst, waren tevens verbaasd over de luxe waarin men daar leefde. Producten die op Java allang niet meer verkrijgbaar waren, konden daar in ruime mate worden aangetroffen.³¹⁹

Vanaf juli 1948 verslechterde de voedselsituatie op Java sterk. Doordat er in de droge tijd veel minder regen viel dan gewoonlijk, viel de opbrengst van de najaarsoogst tegen.³²⁰ In augustus steeg de prijs van een kilo rijst op de belangrijkste *pasars* van de Republiek naar 17,50 roepia.³²¹ Uit verschillende gebieden van Republikeins Midden-Java en Oost-Java kwamen berichten van schaarste.³²² Ook bij de TNI werden de voedseltekorten gevoeld. Meerdere regionale commandanten meldden dat de bodem van de lokale rijstvoorraad was bereikt. De bevolking moest overleven op gedroogde cassave en mais. In oktober rijkte de prijs van een kilo rijst in Bodjonegoro tot 40 roepia.³²³ Nadat de Nederlanders tijdens Operatie Kraai in de laatste weken van 1948 het Republikeinse gebied hadden overgenomen, bleek er met name in de stedelijke gebieden rond Yogyakarta en Surakarta en bij de landloze bevolking op het platteland sprake van ondervoeding.³²⁴ Volgens Kahin hadden vooral de vluchtelingen in Yogyakarta die alles hadden achtergelaten het zeer slecht, omdat zij niks meer konden verkopen om aan voeding te kunnen komen.³²⁵ In welke mate er in bovengenoemde gebieden slachtoffers zijn gevallen door de voedseltekorten is uit het gebruikte bronmateriaal niet te achterhalen. Berichten van sterfte door ondervoeding zijn niet terug te vinden, al betekent dit niet dat dit onder de armste lagen van de bevolking niet is voorgekomen. Het jaar 1949 bracht uiteindelijk een belangrijke verbetering in de voedselsituatie op Java, ondanks dat de rijsttoogst in het voorjaar moest worden uitgesteld door slechte weercondities.³²⁶

Ook op Sumatra waren er in de tweede helft van 1948 voedseltekorten ontstaan in Atjeh en het gebied nabij het Tobameer in Noord-Sumatra.³²⁷ Na Operatie Kraai trok de Republiek zich juist naar het noorden terug, al bleven op de rest van het eiland nog veel TNI-strijders achter om een guerrillastrijd te voeren in de Nederlandse gebieden. Zij waren gedwongen te leven van het voedsel dat daar ter plaatse beschikbaar was. Dit leidde op veel plaatsen waar het Nederlandse leger nog geen zuiveringsacties had ondernomen tot grote voedseltekorten, waar zowel de soldaten als de bevolking

³¹⁷ Coast, *Recruit to Revolution*, 322.

³¹⁸ Coast, *Recruit to Revolution*, 323.

³¹⁹ Zie bijvoorbeeld Bouman, *Ieder voor zich*, 217.

³²⁰ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 62.

³²¹ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 252.

³²² Van der Eng, *Food Supply in Java*, 62.

³²³ Bouman, *Ieder voor zich*, 215.

³²⁴ Zie o.a. NIB, deel 16, Brief van de Directeur van de Centrale Militaire Inlichtingendienst (CMI) J.M. Somer aan de ministeries van Overzeese Gebiedsdelen en Algemene Zaken, 22 december 1948, 278. NIB, deel 16, Brief van de Regeringscommissaris voor Bestuursaangelegenheden Oost-Java Ch.O. Van der Plas aan Beel, 27 december 1948, 356-357. NIB, deel 16, Verslag van besprekingen te Yogyakarta van de Nederlandse militaire en civiele autoriteiten betreffende situatie in Yogyakarta en Surakarta op 4 januari 1949, 515-516.

³²⁵ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 252-253.

³²⁶ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 29, 68.

³²⁷ NIB, deel 15, Brief van Van Mook aan minister van Overzeese Gebiedsdelen Sassen, 25 september 1948, 203. NIB, deel 15, Politiek verslag over Sumatra van oktober 1948, 556.

– die het voedsel vrijwillig dan wel door dwang afstond – onder te lijden hadden.³²⁸ De verscherpte blokkade, de zeer slechte staat van de wegen en het gebrek aan transportmiddelen zullen de voedselsituatie in deze gebieden niet hebben bevorderd. De Republikeinse legerleiding in Sumatra was zich ervan bewust dat de druk op de bevolking ernstig was toegenomen. Daarom werd de order uitgegeven dat met de opbrengsten uit de opiumverkoop nu vooral voedsel en kleding moest worden aangekocht.³²⁹ In maart werd er 20.000 ton rijst naar Atjeh verscheept. Voor dit transport werd overigens eerst toestemming verkregen van de Nederlandse autoriteiten. Het was nu namelijk mogelijk om bij de consul-generaal in Singapore vaarvergunningen aan te vragen voor scheepsladingen met een humanitair oogmerk³³⁰

Al met al kan er geconcludeerd worden dat er in de periode dat de Nederlandse blokkade van kracht was voedseltekorten waren in de Republiek. Het dieptepunt in de voedselsituatie werd op Java bereikt in de tweede helft van 1948, terwijl moeilijkheden op Sumatra zich vooral voordeden in de eerste helft van 1949. In die zin mocht de Nederlandse overheid zich gelukkig prijzen dat het CGD-rapport werd opgesteld vlak voor de grootste problemen zich manifesteerden. Het is echter lastig om vast te stellen in welke mate de Nederlandse obstructie van de zeehandel heeft bijgedragen aan de voedselproblematiek, omdat hier een complexe combinatie van oorzaken aan ten grondslag lag. Na de Eerste Politie Actie verloor de Republiek haar meest productieve rijstgebieden op Java. De ‘deficit food areas’ bleven over, waarin tevens een miljoen vluchtelingen en militairen moesten worden opgevangen.³³¹ Daarnaast had men te maken met de erfenis van de Japanse bezetting en was er op de wereldmarkt sprake van voedselschaarste. Verder was de transportcapaciteit zeer gebrekkig, al was dat deels ook aan de marineblokkade te wijten. De voedselsituatie werd daarbij niet bevorderd door de wederzijdse blokkade op het land en het feit dat tijdens de onafhankelijkheidsstrijd regelmatig de tactiek van de verschroeiende aarde werd toegepast. Bovendien was het Republikeinse systeem van inzameling en herverdeling van rijst zeer inefficiënt en nam het voor boeren de stimulans weg om een overschot te produceren.

Omdat tevens onbekend is in hoeverre er slachtoffers zijn gevallen door de gebrekkige voedselvoorziening, is het lastig om op dit punt een oordeel te geven over de Nederlandse blokkade als een vorm van massageweld. Toch kan gesteld worden dat wanneer het maritieme beleid minder restrictief was geweest, de Republiek haar bevolking waarschijnlijk beter had kunnen voeden. Niet alleen hadden de regering en het leger dan meer deviezen tot haar beschikking gehad om voedsel te kunnen aankopen, tevens waren er dan waarschijnlijk eerder verbeteringen opgetreden in de productie- en transportcapaciteit.

³²⁸ Zie o.a. NIB, deel 17, Appreciatierapport van generaal Spoor over de periode 26 januari tot en met 1 februari, 354. NIB, deel 17, Appreciatierapport van generaal Spoor over de periode 2 tot en met 7 februari, 435. NIB, deel 18, Brief van assistent-resident te Balinge (Noord-Sumatra) Woudstra aan regeringsadviseur voor politieke zaken Van de Velde, 8 april 1949, 353. NIB, deel 18, Verslag van de politieke en economische toestand in het gebied der *negara Sumatra Selatan* en daaraan grenzende nieuw bezette gebieden over de maand april 1949, 523.

³²⁹ Bouman, *Ieder voor zich*, 321.

³³⁰ *Ibidem*, 327.

³³¹ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 266.

Medicijnen

De medicijntekorten waar de oogspecialist Dr. Yap mee kampte, waren bepaald geen uitzondering tijdens de onafhankelijkheidsoorlog. Zowel uit bronnen uit het Republikeinse kamp als uit Nederlandse rapportages blijkt dat de Republiek gedurende het gehele conflict een groot tekort aan medische benodigdheden had. Men probeerde door improvisatie de ernstigste gebreken op te vangen. Zo diende gedroogd boomschors als verband, werden spalken gemaakt van bamboe, moest gemalen kinabast worden ingenomen tegen malaria en werd er een vorm van Norit gemaakt van rijst. Operaties werden regelmatig zonder verdoving uitgevoerd, terwijl de instrumenten slechts konden worden ontsmet met de stoom van een rijstkoker. Vaak ging men noodgedwongen over op het gebruik van traditionele medicijnen.³³²

Volgens Kahin waren er in oktober 1948 nog slechts 1.217 antibioticatabletten beschikbaar voor de 22 miljoen inwoners van de Republiek. Van codeïne en procaïne was de voorraad geslonken tot respectievelijk 90 en 14 eenheden.³³³ Het is welhaast ondenkbaar dat er door een dergelijk ernstig tekort aan medicamenten geen slachtoffers zijn gevallen. Daar kwam nog eens bij dat er bijna geen vaccins voorhanden waren. Als gevolg van de slechte sanitaire situatie en omdat er sinds de Japanse inval geen vaccinatieprogramma's meer waren uitgevoerd, kwamen er regelmatig uitbraken van infectieziekten voor in Indonesië. Zo woedde er in 1948 een grote pokkenepidemie in de gehele archipel en werd Java in hetzelfde jaar getroffen door de builenpest.³³⁴ Het is ondoenlijk om op basis van de beschikbare bronnen een inschatting te maken van het aantal slachtoffers dat bij dergelijke uitbraken is gevallen, maar het is aannemelijk dat het hier niet om geringe aantallen ging. Uiteraard was de marineblokkade niet de enige oorzaak van de medicijntekorten. In de Tweede Wereldoorlog was de voorraad van medische hulpmiddelen geplunderd door het Japanse leger en bij de Politionele Acties moest men medicamenten achterlaten in het verloren gebied. Daarbij was het door de slechte vervoerssituatie zeer lastig om geneeskundige hulpmiddelen te verplaatsen. Het Nederlands-Indisch gouvernement bood regelmatig hulp aan bij de uitbraak van ziektes en leverde soms medicijnen en vaccins. Toch heeft het feit dat de Republiek niet vrij medicamenten kon invoeren een grote invloed gehad op de status van de medische benodigdheden. Het Nederlandse handelsbeleid kan daarom toch minstens ten dele verantwoordelijk worden gehouden voor de slachtoffers die hierdoor zijn gevallen.

Kleding

Ook op het gebied van kleding waren er gedurende het dekolonisatieconflict in Indonesië grote tekorten. In 1946 had de Republiek slechts 170 ton katoen en een beperkt aantal productiefaciliteiten tot haar beschikking. Kleren werden alleen geproduceerd voor militairen, maar zelfs daar kon men slechts aan 2 procent van de vraag voldoen.³³⁵ Van uniforme kleding was geen sprake bij de Republikeinse strijdkrachten. Vaak had men niet eens de beschikking over ondergoed en schoenen. Voor de burgerbevolking was de situatie niet veel beter, zeker niet toen de tekorten in 1948 steeds nijpender werden. Om toch iets aan het lijf te kunnen hebben, kleedden de armere inwoners zich met

³³² Zie o.a. Bouman, *Ieder voor zich*, 156, 171-174, 219-221, 316-318.

³³³ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 253. Kahin baseert zich op cijfers van het Indonesische Rode Kruis in Yogyakarta.

³³⁴ Bouman, *Ieder voor zich*, 221.

³³⁵ *Ibidem*, 147.

de stof van rijstzakken.³³⁶ Door de blokkade kon de Republiek geen kleren of textielgrondstoffen en productiemiddelen invoeren en het smokkelen van bulkgoederen als kleding en stoffen was lastiger en economisch minder aantrekkelijk voor clandestiene handelaren. Het is daarom aannemelijk dat de grote kledingtekorten voor een belangrijk deel te wijten waren aan het Nederlandse beleid omtrent de zeehandel.

Vervoer- en verbindingsmiddelen

Ook op het gebied van vervoer en communicatie waren de omstandigheden in de Republiek zeer slecht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had de Japanse bezetter veel treinmaterieel, motorvoertuigen en brandstof afgevoerd. Zo waren er van de 1.200 locomotieven die in 1939 op Java dienst deden in 1947 nog minder dan 300 over.³³⁷ Tot aan de Tweede Politie Actie maakte de Republiek wel gebruik van het spoor netwerk, maar door gebrek aan reserveonderdelen en steenkool – de treinen reden nu noodgedwongen op hout – was de spoorexploitatie weinig efficiënt. Bruikbare vrachtwagens en personenwagens waren dun gezaaid en op sommige plaatsen moesten ze rijden op geïmproviseerde benzine die uit latex werd vervaardigd. Troepenverplaatsingen vonden vrijwel altijd te voet plaats. Wel verwerfde de Republiek 200 vrachtwagens met benzine als tegenprestatie voor de rijstleveranties aan Brits-Indië.³³⁸ Naderhand bleek dat deze voertuigen werden gebruikt voor militaire doeleinden, wat voor de Nederlandse autoriteiten reden was om de Republikeinse invoer van transportvoertuigen en reserveonderdelen zo veel mogelijk aan banden te leggen. Bij Operatie Product gingen vervolgens de meeste personenauto's en vrachtwagens verloren. De gemotoriseerde vervoersmiddelen werden nu uiterst schaars. Bij de Tweede Politie Actie viel tevens vrijwel het gehele spoor netwerk in Nederlandse handen. Het Republikeinse leger moest zich daardoor nagenoeg volledig te voet terugtrekken.³³⁹

Ook verbindingsmiddelen als radio's, telefoons en telegrafien waren moeilijk te verkrijgen voor de Republikeinse strijdkrachten. In de beginperiode kon men wel nog beschikken over het PTT-netwerk en de telegraafvoorzieningen van de spoorwegen. Dit waren echter statische zend- en ontvangstmiddelen. Er was een groot tekort aan radio's en veldtelefoons, ondanks dat er regelmatig radioapparatuur werd binnengesmokkeld. Enkele grote zenders wist men wel uit de handen van de Republiek te houden, waardoor men de belangrijkste strategische verbindingen in stand kon houden. In het veld was men echter vaak afhankelijk van koeriers om een boodschap over te brengen.³⁴⁰

Conclusie

Gedurende het conflict in Indonesië vormde de zeehandel een cruciale levenslijn voor de Republiek. Toch bleven de Republikeinse pogingen om de Nederlandse blokkade te doorbreken zeer gefragmenteerd. De verschillende handelsorganisaties werkten langs elkaar heen of concurreerden met elkaar en particuliere handelaren, overheidsfunctionarissen en legerofficieren streefden hun

³³⁶ Kahin, *Nationalism and Revolution*, 251. Coast, *Recruit to Revolution*, 322.

³³⁷ Van der Eng, *Food Supply in Java*, 25.

³³⁸ Ibidem, 52. Bouman, *Ieder voor zich*, 148-150, 177-178.

³³⁹ Ibidem, 302-307.

³⁴⁰ Ibidem, 151-153, 295-302.

eigen doelen na. Desondanks kwam de Republiek via de verschillende smokkelnetwerken aan de nodige wapens, medicijnen, radio's en andere benodigdheden om de strijd te kunnen voortzetten. De Nederlandse blokkade kon dit wel aan banden leggen, maar niet voorkomen. Wel werd de monetaire situatie zo hachelijk dat men zich gedwongen voelde tot het verhandelen van opium om de strijd te kunnen blijven financieren. Toen de Nederlandse grip op het scheepvaartverkeer in de eerste helft van 1947 steeds steviger werd, moesten clandestiene handelaren door snelheid of vernuft de Nederlandse patrouilles zien te ontlopen. Sommige succesvolle smokkelaars – zoals de speedbootkapitein John Lie – wisten daarmee zelfs enige roem te vergaren. De meeste schippers van de kleine prauwen en tongkangs bleven echter in de anonimiteit. Hoeveel wapentuig zij naar de Republiek hebben gebracht, zal niet te achterhalen zijn.

De *enemy adaptation* verliep op Sumatra gemakkelijker dan op Java, waar de Republiek door de blokkade steeds meer geïsoleerd raakte. De effecten van het afsluiten van de kusten werden daar eerder en heviger gevoeld. In de tweede helft van 1948 ontstond voedselschaarste in vrijwel het gehele Republikeinse gebied op Java. In Sumatra manifesteerden rijsttekorten zich op lokaal niveau na de Tweede Politie Actie. Op beide eilanden bestond gedurende het hele conflict een schrijnend tekort aan kleding en medische benodigdheden. Het gebrek aan bovengenoemde eerste levensbehoeften was niet volledig toe te schrijven aan de blokkade, maar de Nederlandse maatregelen hebben daarin wel een significante rol gespeeld. Het grote tekort aan vervoersmiddelen – waarvan de import verboden was – heeft daar zeker aan bijgedragen.

Militair gezien kan de blokkade als een succes worden beschouwd. De Republikeinse strijdkrachten waren verstoken van vervoersmiddelen en mobiele verbindingssystemen en de wapenaanvoer was zeker op Java zeer summier. De geneeskundige zorg was uitermate beperkt door het gebrek aan medische middelen. Door het tekort aan textiel was er geen uniforme en professionele uitrusting van de militairen mogelijk en ook de voedselbevoorrading werd na verloop van tijd steeds moeilijker. Het militaire apparaat heeft voor veel van deze problemen wel ad hoc oplossingen gevonden, maar ook aan het grote improvisatievermogen van de Republikeinse strijdkrachten zaten grenzen. Het continue gebrek aan de meest essentiële benodigdheden voor de strijd moet zijn weerslag hebben gehad op de slagkracht van de TNI. Dit zal ongetwijfeld hebben bijgedragen aan de successen die het Nederlandse leger boekte bij haar militaire acties.

Conclusie

Het doel van deze studie was om te bepalen of er gedurende de dekolonisatieoorlog in Indonesië sprake was van een bewuste en effectieve blokkade door de Koninklijke Marine en wat de invloed hiervan was op het verloop van de oorlog en de situatie in de Republiek. Hierbij is gekeken naar de factoren die volgens Elleman en Paine bepalend zijn voor het succes van een marineblokkade. Met betrekking tot de *goals* kan worden geconcludeerd dat de intentie van een algehele blokkade zich in juli 1947 openbaarde. Voor die tijd had men te maken met beperkingen die waren opgelegd door de Britse autoriteiten en wilde het Nederlands-Indisch gouvernement de onderhandelingen met de Republiek niet in gevaar brengen. Bovendien werd er rekening gehouden met de belangen van de burgerbevolking. Vanaf het vertrek van de AFNEI uit Indonesië wist Pinke het maritieme beleid steeds meer naar zich toe te trekken en gingen de militaire argumenten almaar zwaarder wegen. Bij de aanvang van de Eerste Politionele Actie greep de viceadmiraal zijn kans en liet hij de Republikeinse kusten op zijn gezag afsluiten.

Ook op het gebied van *force* en *space* was Operatie Product een belangrijke scheidslijn. In de beginperiode van het conflict kampte de KM met grote tekorten en moesten de schepen zich toeleggen op infiltratiepreventie in de Grote Oost. Nadat de Britten in november 1946 waren vertrokken, kon de marine zich concentreren op de bewaking van de Javaanse kusten. In de loop van 1947 kwamen er meer patrouillevaartuigen beschikbaar en met de oprichting van de KVD in mei van dat jaar ontstond er een gespecialiseerde organisatie met gecentraliseerde reparatievoorzieningen en administratieve ondersteuning. Na de Eerste Politionele Actie – waarbij de meeste Javaanse zeehavens op de Republiek werden veroverd – kon de aandacht worden verschoven naar de kusten van Sumatra. Met de inrichting van steunpunten op de wal te Belawan en Tanjung Uban kon ondanks de beperkte middelen een degelijk patrouillesysteem in werking worden gesteld, waarbij de kleine patrouillevaartuigen werden ondersteund door korvetten en Catalina's. In de loop van de oorlog werd de controle op het scheepvaartverkeer dus steeds verder aangescherpt en gerationaliseerd. Een dergelijk proces is – met de factor *time* in ogenschouw – meestal een kenmerk van succesvolle blokkades.

Er was gedurende het conflict geen sprake van een centraal georganiseerd Republikeins smokkelnetwerk. De betrokkenen – militairen, overheidsfunctionarissen, particuliere handelaren en avonturiers – streefden vooral hun eigen belangen na. Op Java werd de Republiek vrijwel van de zee afgesloten, maar op Sumatra konden blokkadebrekers door de gunstige geografische omstandigheden nog aanzienlijke hoeveelheden oorlogsbenodigdheden binnenloodsen. Het is daarom lastig om een eenduidig oordeel te geven over de *enemy adaptation*. Uit het feit dat de meeste smokkelpogingen mislukten en gezien de grote tekorten waarmee de Republiek te kampen had, kan geconcludeerd worden dat de blokkade haar uitwerking niet miste.

Met betrekking tot de *overall effectiveness* van de blokkade – de laatste factor van Elleman en Paine waar tevens een eindoordeel aan verbonden zit – kan worden gesteld dat de KM met relatief beperkte middelen een blokkade heeft opgeworpen die grote impact heeft gehad op de economische en militaire situatie in de Republiek. Voor een volledige afsluiting van de kusten had Pinke over meer patrouillevaartuigen moeten beschikken. Bovendien hadden de RP-schepen dan al eerder uitgerust moeten zijn met radarsystemen en waren er meer luchtpatrouilles nodig geweest. Desalniettemin kon met een geringe vloot en slechts enkele duizenden manschappen worden voorkomen dat de Republikeinse strijdkrachten zich via de wapenhandel aanzienlijk versterkten en leed de TNI aan grote tekorten aan uniformen, medische benodigdheden, gemotoriseerd vervoer en mobiele

verbindingsmiddelen. Zo kan de blokkade militair gezien als een succes worden beschouwd. Het doel van Pinke om de Republiek 'ter zee te wurgen' door de uitvoer van ondernemingsproducten te verhinderen, werd niet helemaal bereikt. Toch werd de financiële slagkracht van de Republikeinse overheid zodanig aangetast dat de voorraad opium en edelmetalen verkocht moest worden om nog een minimale hoeveelheid aan deviezen te kunnen vergaren.

Als eindoordeel kan daarom worden gesteld dat de Nederlandse marineblokkade vanaf juli 1947 bewust en – rekening houdend met de beperkte inzet – effectief is uitgevoerd. Het patrouillesysteem was niet waterdicht, maar wist de handel van de Republiek wel sterk in te perken. Rond Java kon de KM zich concentreren op de afsluiting van een aantal havens en werd het ongewenste scheepvaartverkeer vrijwel stilgelegd. Op de oostkust van Sumatra waren de geografische omstandigheden veel gunstiger voor de smokkelaars, maar ondanks de beperkte middelen die de marine tot haar beschikking had, kon ook hier de in- en uitvoer van de Republiek aan banden worden gelegd. Een belangrijke factor hierin was dat in juli 1947 grote delen van de territoriale wateren tot verboden vaargebied waren verklaard. De sluiting van deze kustgebieden vergemakkelijkte de controle op zee aanzienlijk.

Met het machtsmiddel van de blokkade heeft de KM een bijdrage geleverd aan de militaire inspanningen van het Nederlandse leger door de belangrijkste aanvoerlijnen van de tegenstander aan te tasten. In welke mate dit is gebeurd, is nauwelijks kwantificeerbaar. Met het oog op de tekorten die in de Republiek ontstonden, kan echter worden gesteld dat de 'vergeten strijd' van de marine een plaats verdient in het historische corpus over de dekolonisatieoorlog in Indonesië. De aanname in de bestaande literatuur dat de zeestrijdkrachten in dit conflict slechts een kleine ondersteunende rol hebben gespeeld, moet worden bijgesteld. De conclusie dat de maritieme inzet leidend of bepalend was, kan echter niet worden getrokken. De aantasting van de Republikeinse aanvoerlijnen over zee diende als een tactiek ter ondersteuning van het landoptreden. Uiteindelijk moest de strijd op het land worden beslecht. De Republiek verkeerde hier in een uiterst moeilijke situatie en de blokkade was daarin een belangrijke factor. Zij kon evenwel niet helemaal gewurgd worden door de beperkte zeemacht en tot aan het staakt-het-vuren in 1949 kon de guerrillastrijd worden voortgezet.

Buiten de CZMNI werd in de legertop weinig aandacht besteed aan de maritieme aspecten van het militair-strategische beleid. De inzet van de patrouilledienst gebeurde voornamelijk op het initiatief van de marine zelf en het is vooral aan Pinke – en in mindere mate Van Hoogstraten – te danken dat een aanzienlijk aantal pogingen van de Republiek om zichzelf op militair gebied te versterken, is verijdeld. De conclusie van Teitler dat Pinke op politiek, economisch en juridisch gebied tekortschoot om de functie van CZMNI doeltreffend in te vullen, is daarom in mijn ogen niet terecht. De viceadmiraal wist het maritieme beleid naar zich toe te trekken en had als een van de weinige Indische gezagsdragers oog voor het militaire potentieel van de patrouillegang. Zijn toegevoegde waarde lag dus niet alleen in de operationele organisatie van de blokkade. Op juridisch gebied wist Pinke bovendien op slinkse wijze te bewerkstelligen dat hij – wanneer de situatie hierom vroeg – de touwtjes in handen kon nemen op basis van het Militair Gezag.

De rol van de KM in Indonesië is op het eerste gezicht vergelijkbaar met die van de Franse marine in Algerije en de Britse zeestrijdkrachten in Maleisië. Ook daar werden de maritieme aanvoerlijnen van de *insurgents* aangetast. Volgens Bernard Estival legde de Franse marineblokkade de wapentoevoer aan de Algerijnse onafhankelijkheidsstrijders zelfs vrijwel volledig stil.³⁴¹ De strijdgroepen bleven echter in staat om de guerrillastrijd voort te zetten. De oorlog moest uiteindelijk

³⁴¹ Estival, 'The French navy', 84, 93.

op het land worden uitgevochten. Om te bepalen hoe belangrijk de bijdrage van de Westerse marines was in dergelijke *counterinsurgency*-conflicten, is meer comparatief onderzoek vanuit een internationaal perspectief nodig.

Duidelijk is geworden dat de marineblokkade ook kan worden beschouwd als een vorm van massageweld. De bevolking in de Republikeinse gebieden heeft de gevolgen van de Nederlandse in- en uitvoerbepalingen ten zeerste gevoeld. Alhoewel het niet mogelijk is om vast te stellen hoeveel slachtoffers hierdoor zijn gevallen, moet het schrijnende tekort aan geneeskundige middelen ernstig leed onder de inwoners van de Republiek hebben veroorzaakt. Daarbij moeten tevens de slechte voedselsituatie – met name vanaf juli 1948 – en de kledingschaarste in ogenschouw worden genomen. Door een gebrek aan vervoersmiddelen waren de mogelijkheden om deze middelen te distribueren bovendien zeer beperkt. De Nederlandse autoriteiten voerden geen bewust beleid om het levensonderhoud van de bevolking in gevaar te brengen. De maatregelen waren gericht tegen de Republikeinse deviezenwerving en de uitrusting van de strijdkrachten. De Nederlandse beleidsmakers waren zich echter terdege bewust van de gevolgen van de restricties op de zeehandel voor de bevolking en zij hebben zich daardoor niet laten tegenhouden. De bezwaren die Van Mook in 1946 nog had tegen deze vorm van economische oorlogsvoering maakten gedurende het conflict plaats voor militaire zakelijkheid. Als Pinke de beschikking had gehad over een grotere zeemacht, dan was de wurggreep zeer waarschijnlijk alleen maar sterker geworden. De Nederlandse autoriteiten en de marineleiding zijn dus verantwoordelijk te houden voor de slachtoffers die door de marineblokkade zijn gevallen.

Om nog meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de marineblokkade voor de bevolking, moet gedetailleerd onderzoek worden verricht naar de economische situatie in de Republikeinse gebieden, met name op lokaal niveau. Ook een analyse van de gevolgen van de verschillende uitbraken van infectieziekten kan daarbij waardevol zijn. Daarnaast zal een studie naar handelscijfers in Singapore en Malakka wellicht een betere statistische onderbouwing kunnen opleveren voor een oordeel over het relatieve succes van de smokkelhandel. Verder onderzoek moet tevens worden verricht naar de smokkel pogingen met vliegtuigen en de clandestiene handel met de Nederlandse gebieden over land.

Bij deze studie is er bewust gebruikgemaakt van een brede opzet, waarbij beleidsintenties, operationele aspecten, het aanpassingsvermogen van de tegenstander en de gevolgen voor de vijand en de neutrale bevolking zijn onderzocht. Deze veelomvattende aanpak heeft als gevolg dat er op detailniveau aspecten buiten beschouwing zijn gelaten. Bovendien waren de resultaten van deze scriptie completer geweest wanneer Indonesisch bronmateriaal gebruikt had kunnen worden. Ook de betrokkenheid van de inlichtingendiensten is buiten beschouwing gebleven en onderzoek op dit gebied zou nog andere inzichten kunnen opleveren. Ik pretendeer dan ook niet dat deze scriptie compleet is. De resultaten geven echter aanleiding om de bestaande assumpties over de beperkte invloed van de Koninklijke Marine in de dekolonisatieoorlog van Indonesië, te heroverwegen. Bij de marine zelf verdient deze vergeten episode weer een plek in het collectieve geheugen te krijgen. Het laat zien dat zeestrijdkrachten wel degelijk een rol kunnen spelen buiten de reguliere oorlogsvoering. Het is niet onwaarschijnlijk dat de krijgsmacht in de toekomst zal worden ingezet bij vredesmissies met een *counterinsurgency*-karakter waarbij ook de 'green and brown water capability' zal worden aangesproken. Gezien het feit dat de VN Veiligheidsraad, de NAVO en de EU regelmatig gebruik maken van economische sancties en handelsembargo's, kan historisch inzicht in de rol van de zeestrijdkrachten bij economische oorlogsvoering waardevol zijn. Onderkenning van de gevolgen die dergelijke maatregelen kunnen hebben voor de burgerbevolking is daarin een belangrijk aspect. Al met al zijn er dus legio redenen om deze vergeten strijd weer een plaats in de geschiedenisboeken te geven.

Bijlagen

Bijlage I: Ontwerp-verordening van het Militair Gezag uit 1946

Volgens een ontwerp-verordening van het Militair Gezag uit 1946 was het vervoer van de volgende goederen verboden in Nederlands-Indisch zeegebied:

- a. alle soorten wapenen, munitie, ontplofbare stoffen, chemische stoffen of middelen geschikt voor gebruik voor chemische oorlogsvoering en machines voor aanmaak of herstelling daarvan, onderdeelen daarvan en voorwerpen noodzakelijk voor het gebruik daarvan;*
- b. alle soorten vloeibare brandstoffen, alle toestellen of andere middelen van vervoer op het land, over of onder het water of door de lucht en machines, welke voor vervaardiging of herstelling daarvan dienen, onderdeelen daarvan en instrumenten, voorwerpen of dieren noodzakelijk voor het gebruik daarvan;*
- c. alle middelen van berichtgeving, gereedschappen, werktuigen, instrumenten, uitrustingen, kaarten, afbeeldingen, papieren en andere voorwerpen, machines of documenten noodzakelijk voor het uitvoeren van vijandelijke operatiën;*
- d. geld, geldwaardige papieren, goud en zilver.*

Bijlage II: Verordening Goederenvervoer 1947 II

Volgens deze verordening van het Militair Gezag van 25 september 1947 gold er een verbod op de in- en uitvoer van de volgende goederen voor het 'niet gecontroleerd gebied' op Java, Madura of Sumatra:

Artikel 2.

- a. wapenen van allerlei aard, daaronder begrepen wapenen voor de jacht en hun kennelijke onderdelen,*
- b. ammunitie, en kennelijke onderdelen daarvan, buskruit en ontploffingstoffen,*
- c. affuiten, osigsons, voerwagens, voorzover geschikt voor militaire doeleinden, legerwagens, veldsmidsen en hun kennelijke onderdelen,*
- d. pantserplaten, prikkeldraad en werktuigen, kennelijk geschikt om dit draad te bevestigen dan wel door te knippen.*

Voor de volgende goederen gold hetzelfde vervoersverbod, tenzij hiervoor een vergunning was verkregen van of namens de Directeur van Economische Zaken:

Artikel 3.

A

- 1. machinerieën, instrumenten en derzelver onderdelen,*
 - 2. sneldraaistaal van verschillende soorten, staaldraad, koperdraad, stalen en ijzeren pijpen,*
 - 3. zuurstof, zwavel, pek en alcohol,*
 - 4. rood bloedloogzout*
 - 5. huiden, vellen en onbewerkt leder,*
- alle voorzover geschikt voor de vervaardiging van de in artikel 2 genoemde goederen en andere daarvoor geschikte goederen,*

B

- 1. vaartuigen en vliegtuigen, derzelver onderdelen, alsmede de daartoe kennelijk behorende materialen,*
- 2. transportmiddelen en derzelver onderdelen,*
- 3. vast-rollend spoorwegmateriaal, telegraaf-, radio-, radiotelegraaf- en telefoonmateriaal,*
- 4. brandstoffen en smeermiddelen,*
- 5. uniformen met derzelver toebehoren en uitrustingstukken,*

C

- 1. goud en zilver, gemunt of ongemunt, waaronder begrepen erts, zomede goud- en zilverwerken, met uitzondering van gouden of zilveren sieraden en gebruiksvoorwerpen ondubbelzinnig bestemd voor persoonlijk gebruik,*
- 2. alle papiergeld.*

De volgende goederen mochten alleen zonder vergunning worden vervoerd in draagbare hoeveelheden, ondubbelzinnig bestemd voor persoonlijk gebruik:

Artikel 4.

A

- 1. copra en copra-koeken,*
- 2. mais,*
- 3. rijst,*
- 4. klapper- en katjangolie,*
- 5. tapioca en producten daarvan, geen ondernemingsproduct zijnde,*
- 6. katjang kedelé,*
- 7. katjang idjo,*
- 8. katjang tanah,*
- 9. vee, levend of geslacht,*
- 10. zout,*
- 11. zoute vis,*
- 12. citronella olie,*
- 13. peper (zwarte en witte),*
- 14. djeloetoeng,*

B

alle importgoederen en goederen hier te lande gefabriceerd uit geïmporteerde materialen, voorzover niet behorende tot de in artikel 5 genoemde categorieën.

Zonder vergunning waren tevens de volgende producten verboden om in te voeren:

Artikel 5.

- 1. industriële producten,*
- 2. tin,*
- 3. delfstoffen, voorzover niet vallende onder artikel 3 lid (1) sub B ten vierde,*
- 4. machines, instrumenten en onderdelen daarvan, voorzover niet vallende onder artikel 3 lid (1) sub A ten eerste,*
- 5. meubilair, met inbegrip van koelkasten en radiotoestellen,*
- 6. hout.*

Lijst van veelgebruikte afkortingen

AFNEI	<i>Allied Forces Netherlands East Indies</i>
ALRI	<i>Angkatan Laoet Republik Indonesia</i> (Republikeinse Marine)
CGD	Commissie van Goede Diensten
COG	Commissie Onderzoek Gedragingen
CZMNI	Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië
HDML	<i>Harbour Defense Motor Launch</i>
KVD	Kleine Vaartuigen Dienst
KM	Koninklijke Marine
KPULN	<i>Kementarian Pertahanan Urusan Luar Negeri</i> (Dienst Buitenlandse Zaken van het Republikeinse Ministerie van Defensie)
MLD	Marine Luchtvaartdienst
ML-KNIL	Militaire Luchtvaartafdeling van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger
NEFIS	<i>Netherlands Forces Intelligence Service</i>
NIMH	Nederlands Instituut voor Militaire Historie
OAZ	Oudst Aanwezend Zeeofficier
TFD	<i>Trade and Finance Department</i>
VN	Verenigde Naties

Lijst van geraadpleegde bronnen

Geraadpleegde archieven

Nationaal Archief te Den Haag

Archief van de Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering en de daarbij gedeponeerde archieven (toegangsnummer 2.10.14).

Archief van de Procureur-Generaal bij het Hooggerechtshof van Nederlands-Indië (toegangsnummer 2.10.17).

Archief van Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine (toegangsnummer 2.12.03).

Archief van de Chef van de Marinestaf en de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (toegangsnummer 2.12.19)

Archief van de Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië (CZMNI) (toegangsnummer 2.13.72).

Archief A.S. Pinke (toegangsnummer 2.21.130).

Gedrukte bronnen

Anoniem, *Patrouilleboten in Actie: De Kleine Vaartuigen Dienst der Koninklijke Marine in Indonesië* (Surabaya 1948), gedenkboekje ter ere van het eenjarig bestaan van de KVD.

De Excessennota: Nota betreffende het archiefonderzoek naar de gegevens omtrent excessen in Indonesië begaan door Nederlandse militairen in de periode 1945-1950. Ingeleid door Jan Bank (Den Haag 1995).

Tweede Kamer der Staten Generaal (TK), Handelingen van 30 oktober 1946.

Tweede Kamer der Staten Generaal (TK), Kamerstuknummer 475, ondernummers 2, 6 en 7.

VARA, *Achter het Nieuws in Zuid-Celebes*, Volledige tekst van de Achter het Nieuws-uitzending van 30 juni 1969 (Hilversum 1969).

Wal, S.L. van der, P.J. Drooglever en M.J.B. Schouten (eds), *Officiële Bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische Betrekkingen 1945-1950 (NIB)* (20 dln; Den Haag 1978-1991).

Literatuur

Bank, Jan, *Katholieken en de Indonesische Revolutie* (Baarn 1983).

- Barnett, Roger W., 'Technology and Naval Blockades', in: Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005* (New York 2006), 239-249.
- Boer, P.C., *De jachtvliegtuigen, Army Co-operation- en lesvliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL 1945-1950* (Amsterdam 2009).
- Bouman, Ben, *Ieder voor zich en de Republiek voor ons allen: de logistiek achter de Indonesische Revolutie* (Amsterdam 2006).
- Burgers, Herman, *De garoeda en de ooievaar: Indonesië van kolonie tot nationale staat* (Leiden 2011).
- Coast, John, *Recruit to Revolution: Adventure and Politics during the Indonesian Struggle for Independence* (Kopenhagen 2015).
- Corum, James S., en Wray R. Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists* (Kansas 2003).
- Cribb, R.B., 'Opium and the Indonesian Revolution', *Modern Asian Studies* 22(4) (1988), 701-722.
- Darusman, Suryono, *Singapore and the Indonesian Revolution, 1945-50: recollections of Suryono Darusman* (Singapore 1992).
- Doel, Wim van den, 'Linggadjati/Linggarjati: Het Nederlands-Indonesisch conflict' in: Wim van den Doel (ed.), *Plaatsen van herinnering: Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2005) 182-195.
- Doorn, J.A.A. van, en W.J. Hendrix, *Het Nederlands/Indonesisch conflict: Ontsporing van geweld* (Rotterdam 1970).
- Elleman, Bruce A., en S.C.M. Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005* (New York 2006).
- Eng, Pierre van der, *Food Supply in Java during War and Decolonisation, 1940-1950* (Canberra 1994).
- Estival, Bernard, 'The French navy and the Algerian war', *Journal of Strategic Studies* 25(2) (2002), 79-94.
- Frederick, William H., 'The killing of Dutch and Eurasians in Indonesia's national revolution (1945-49): a "brief genocide" reconsidered', *Journal of Genocide Research* 14 (3-4) (2012), 359-380.
- Grey, Jeffrey, 'Naval operations in peripheral conflicts: The Malayan Emergency (1948-1960) and Confrontations (1962-1966)', in: Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine (eds), *Naval Power and Expeditionary Warfare: Peripheral campaigns and new theatres of naval warfare* (New York 2011), 129-140.

- Groen, P.M.H., *Marsroutes en dwaalsporen: het Nederlands militair-strategisch beleid in Indonesië 1945-1950* (Den Haag 1991).
- Harari, Yaval Noah, 'Military Memoires: A Historical Overview of the Genre from the Middle Ages to the Late Modern Era', *War in History* 14(3) (2007), 289-309.
- Harding, Richard, *Modern Naval History: Debates and Prospects* (Londen en New York 2016).
- Heintschel von Heinegg, Wolff, 'Naval Blockade and International Law', in: Bruce A. Elleman en S.C.M. Paine (eds), *Naval Blockades and Seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005* (New York 2006), 10-22.
- Hoekstra, Martin, 'De "vergeten strijd" in Nederlands-Indië: Zeeroof en zeeroofbestrijding tijdens de dekolonisatieoorlog (1945-1949)', *Marineblad* 127 (6) (2017), 24-28.
- Hoer, Pieter 't, 'Geen wapenstilstand?', *Het Parool*, 30 september 1946.
- Holst Pellekaan, R.E. van, en I.C. de Regt, *Operaties in de Oost: de Koninklijke Marine in de Indische archipel (1945-1951)* (Amsterdam 2003).
- Kahin, George McTurnan, *Nationalism and Revolution in Indonesia* (Ithaca 1952).
- Lie, John, 'Van handelsvaart tot doorbreken van de vijandelijke blokkade: Zoals hij het aan een journalist vertelde', in: Suryono Darusman (ed.), *Memoar Pejuang RI seputar 'Zaman Singapura', 1945-1950* (Jakarta 1992).
- Limpach, Rémy, *De brandende kampongs van generaal Spoor* (Amsterdam 2016).
- Luttikhuis, Bart, 'Juridisch afgedwongen excuses: Rawagedeh, Zuid-Celebes en de Nederlandse terughoudendheid', *Low Countries Historical Review* 129(4) (2014), 92-105.
- Mark, Chris, (ed.), *De KVD (De Kleine Vaartuigen Dienst* ([z.p.] 2005).
- Meelhuijsen, W., *Revolutie in Surabaya, 17 augustus-1 december 1945* (Zutphen 2000).
- Mumford, Andrew, 'Unnecessary or Unsung? The Utilisation of Airpower in Britain's Colonial Counterinsurgencies', *Small Wars & Insurgencies* 20(3-4) (2009), 636-655.
- Oostindie, Gert, *Soldaat in Indonesië (1945-1950): Getuigenissen van een oorlog aan de verkeerde kant van de geschiedenis* (Amsterdam 2015).
- Paget, Steven, "'A Sledgehammer to Crack a Nut'?: Naval Gunfire Support During the Malayan Emergency', *Small Wars & Insurgencies* 28(2) (2017), 361-384.

- Pinke, A.S., 'De maatregelen in verband met het zeeverkeer in de Indonesische wateren 1946-1949', *Marineblad* 60 (1950), 992-1011.
- Roskam, Jac., *Uit het marineleven gegrepen* (Hengelo 2003).
- Rowan, Roy, 'Weapons – Bibles – are smuggled to Indonesia', *LIFE Magazine*, 26 september 1949.
- Scagliola, Stef, *Last van de Oorlog: De Nederlandse oorlogsmisdaden in Indonesië en hun verwerking* (Rotterdam 2002).
- Teitler, G., 'Een vergeten strijd: patrouilles, smokkel en infiltratie', in: G. Teitler en P.H.M. Groen (eds), *De Politionele Acties* (Amsterdam 1987), 144-161.
- Teitler, G., *Vlootvoogd in de knel: Vice-admiraal A.S. Pinke tussen de marinestaf, Indië en de Indonesische revolutie* (Assen 1993).
- Teitler, G., *Ambivalentie en aarzeling: het beleid van Nederland en Nederlands-Indië ten aanzien van hun kustwateren, 1870-1962* (Assen 1994).
- Twang, Peck Yang, *The Chinese Business Élite in Indonesia and the transition to independence, 1940-1950* (Oxford 1998).
- Wagner, Hans, 'Where did the weapons come from? A paper prepared for the Asian Studies Association of Australia', Sixth National Conference (Sydney 1986).
- Wal, B. ter, 'De ML's van Jansen', *Maritiem Nederland*, november 1994.
- Ward, O.G., *De Militaire Luchtvaart van het KNIL 1945-1950* (Weesp 1985).
- Wild, Colin, en Peter Carey (eds), *Born in Fire: the Indonesian Struggle for Independence* (Athens 1986).
- Yong, Mun Cheong, 'Indonesia's Singapore Connection, 1945-48', Paper gepresenteerd op de *Konferensi Internasional Revolusi Nasional* (Jakarta 1995).
- Yong, Mun Cheong, *The Indonesian Revolution and the Singapore Connection, 1945-1949* (Singapore 2003).