

De geschiedenis van de Gouvernements Marine

Door Jan Somers



In de VOC-tijd was er in de Indische archipel nauwelijks sprake van Nederlands gezag. Behalve voor Batavia en ommelanden ging het feitelijk om losse handelsposten met slechts hier en daar 'bestuur'. Wel waren bij sommige vorstenhoven gezanten of residenten gedetacheerd, en, afhankelijk van de relatie met de vorst, soms een klein garnizoen.

Op het Vredescongres van Wenen in 1815 werden Nederland en België verenigd om nieuwe bedreigingen door Frankrijk te voorkomen. Voor de levensvatbaarheid van zo'n klein land werd het bezit van koloniën echter noodzakelijk geacht. Zo werd een door Engeland veroverd gebied dat wij later Indië zouden noemen, een Nederlandse kolonie. In Nederland wist men totaal niet wat dat koloniaal bezit inhield. Zo bleek het aan de commissie-generaal op 29 oktober 1815 meegegeven reglement onbruikbaar, over het door

Daendels en Raffles hervormde bestuur was niets bekend.

Bij Koninklijk Besluit van 15 augustus 1815 werd een korps koloniale zeeofficieren samengesteld. De taak van de Koloniale Marine bestond aanvankelijk uit de beteugeling van de zeeroof, het voorkomen van mensenroof en het handhaven van het Nederlandse gezag, naast de door een 'Indische Zeemacht' uit te voeren verdediging van het grondgebied. Deze Koloniale Marine werd in 1816 opgebouwd uit omgebouwde koopvaardij schepen, Engelse brikken, en in Indië aanwezige oorlogsschepen die te slecht werden bevonden voor de thuisreis.

Problematische taakverdeling

Het is duidelijk dat dit allegaartje – in een zeegebied zo groot als Europa – niet in staat was haar taken naar behoren uit te voeren. Voor een effectief bestuur en handhaving van gezag moest worden gezorgd voor transport van burgers en ambtenaren, politie, gouvernementsgoederen, post, inspecteurs, controleurs, geld en overheidsmateriaal. De vaarwaters en havens moesten worden onderzocht, gepeild en in kaart worden gebracht, en bebakeningsystemen moesten worden opgezet. Daarnaast moesten voor de communicatie zeekabels worden gelegd en onderhouden.

Voor de meer dan 250 schepen van zeeroovers die snel naar hun verborgen havens konden vluchten, waar zij beschermd lagen achter ondiepten en riffen, bleven voor de Koloniale Marine ongrijpbaar. Deze zeeroovers kenden het gebied goed, waren sluw en moedig en bleken daardoor geduchte tegenstanders. De lokale residenten namen de beteugeling van de zeeroof dan ook spoedig in eigen hand. Zij kenden de werkwijzen van de zeeroovers en paktten hen aan met soortgelijk materieel, snelle prauwen met gezagsgetrouw, goed bewapend inheems personeel: de 'residentie-prauwen'.

De taakverdeling tussen de Koloniale Marine en Indische Zeemacht bleef problematisch. Wie mocht er zo nodig op zeeroovers schieten? En wie niet? Ook het beschikbare materieel was ver onder de maat. Zo klaagde de Commissaris van Makassar: 'en dan te denken dat één brik en één boot genoeg zou zijn voor het uitgestrekte Celebes!'

Oprichting van de Gouvernements Marine

De Koloniale Marine bleek niet in staat haar taken waar te maken, en werd in 1842 als zelfstandige organisatie opgeheven. In een nieuwe maritieme organisatie werden nu twee vlootonderdelen onderscheiden: het 'Auxiliair Eskader', een Nederlands smaldeel dat voornamelijk met Nederlands personeel was bemand voor de militaire taken, naast het civiele gedeelte van de vloot onder de naam 'Gouvernements Schoeners en Kruisboten', voornamelijk bemand met inheemse schepelingen. Het onderscheid tussen militaire en civiele taken bleek in de praktijk echter ook nu niet houdbaar, alle voorkomende taken werden door het toevallig aanwezige vaartuig uitgevoerd. De civiele tak van deze vloot kreeg op 27 augustus 1861 de naam 'Gouvernements Marine' (GM). Bij de bevolking stond zij bekend als setengah kompeni, halve compagnie, met 'Compagnie' en 'overheid' als synoniemen.

Het bleef aanrommelen. Er was sprake van veel geharrewar tussen civiele en militaire organisatievormen, vermenging van taken en opdrachten en voortdurende wijzigingen en aanpassingen van de organisatiestructuur. Wel kon de zeeroof vanaf ca. 1850 effectiever worden bestreden door stoomschepen aan de sterkte toe te voegen. Ook werd de GM gedeeltelijk ontlast van haar transporttaken door de stichting van de Nederlandsch-Indische Stoomboot Maatschappij, de voorganger van de in 1887 gestichte Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de KPM.

Militarisatie

Omstreeks 1925 omvatte de GM 26 schepen. In de jaren '30 werden voor de Koninklijke Marine (KM) zware bezuinigingen doorgevoerd die aanleiding waren voor meer samenwerking met de Gouvernements Marine, op kosten van het Indische gouvernement. Vanaf 1930 moesten personen die bij de GM in dienst traden een (vrijwillige?!) verklaring afleggen waarin zij zich verplichtten in oorlogstijd militaire diensten te verrichten. Vijf schepen werden aangewezen deel te nemen aan oefeningen van de KM, en in 1933 en 1934 werden voor de GM-officieren militarisatiecursussen gegeven. Daarnaast fungeerden GM-schepen als moederschip voor vliegboten in afgelegen delen van de archipel waar het niet mogelijk was een basis aan te leggen. Vanwege de overgang van communicatie via zeekabels naar draadloze verbindingen kon de kabellegger Zuiderkruis worden omgebouwd tot bevoorradingschip voor onderzeeboten en Dornier vliegboten. Zij kreeg ook snelle motorboten aan boord voor de jacht op Japanse vissers (?) die steeds vaker illegaal in de Indische wateren verschenen. De snelle opiumjagers 'Arend' en 'Valk' kregen een watervliegtuig aan boord voor patrouillediensten tot in de verste uithoeken.

Met het uitbreken van de oorlog in Europa op 1 september 1939 werd de Gouvernements Marine gemilitariseerd. De dienst kwam onder bevel van de commandant der zeemacht. De witte schepen, nu met voorvoegsel Hr.Ms., werden in de marinegrijze kleur van de Koninklijke Marine geschilderd en de rangen van het personeel werden gelijk getrokken met die van de KM. Mijn vader, gezaghebber Gouvernements Marine, werd van de ene dag op de andere luitenant-ter-zee der eerste klasse, inclusief een pistool waar hij niet zo gelukkig mee was.

Vuurstoten van stoom

De GM bestond in 1940 uit 58 schepen die oorlogstaken uitvoerden waar de Koninklijke Marine niet aan toe kwam. De bemanningen, die weliswaar vaak vaak beter de weg wisten dan die van de KM, kregen soms volkomen onverantwoorde opdrachten. Zo kreeg de Valk, waarop de timmerman twee houten schijnmitrailleurs had aangebracht, opdracht uit te kijken naar de zware Duitse kruiser Scharnhorst, die mogelijk Japan zou willen bereiken. De opdracht luidde: 'ogenblikkelijk aanvallen met artillerievuur'. Een ander schip kreeg opdracht in de Indische oceaan ten westen van Sumatra uit te kijken naar het slagschip Bismarck dat uit het Atlantische gebied zou willen uitbreken naar de Indische Oceaan.

Australië was inmiddels begonnen troepen terug te trekken uit Europa en Afrika. Konvoeien met schepen als de Engelse Queen Mary en Queen Elisabeth, en de Nederlandse schepen Marnix van Sint-Aldegonde, Johan van Oldenbarnevelt en Sibajak moesten door de Indische wateren worden geloodst door verduisterde zeestraten, gelukkig gedekt door twee Engelse kruisers en Catalina-vliegboten van de Koninklijke Marine. Kleinere konvoeien moesten door de GM worden beschermd: De Willebrord Snellius werd door een Amerikaans koopvaardijchip uitgenodigd dichterbij te komen varen zodat de Amerikaan de Nederlandse konvooi-beschermer luchtafweer kon verlenen! In een marinerapport werd vermeld dat tijdens een Japans bombardement in de baai van Ambon de Valk in het bezit bleek te zijn van een door de timmerman gemaakte luchtafweermitrailleur. Deze was door een stoomleiding met de machinekamer verbonden en gaf 'vuurstoten' af van stoomwolkjes. Dit had het effect dat de vijandelijke vliegtuigen op vrij grote hoogte bleven.

De oorlogsjaren

De ongelijke strijd tegen een oppermachtige vijand liep uit op een vrijwel volledige vernietiging van het materieel en het verlies van mensenlevens. Zo moest mijn vader zijn schip, Hr.Ms. Arend, dat bij een bombardement zwaar was beschadigd, tot zinken brengen. De Zuiderkruis wist uit Tandjong Priok te ontsnappen met bestemming Tjilatjap en wist daarbij een vijftigtal schipbreukelingen van de net getorpedeerde KPM-er Pijnacker Hordijk op te nemen. Vanuit Tjilatjap werd eerst koers gezet naar Australië. Het werd koud weer, en de inheemse schepelingen wensten terug te keren naar Java. Na emotioneel overleg werd besloten naar Colombo te varen. Vanuit Soerabaja wisten nog drie mijnnevengers op wonderbaarlijke wijze naar Australië te ontsnappen. Gelijk met de capitulatie werd de Gouvernements Marine weer gedemilitariseerd, maar de effecten waren rommelig. De Nederlandse GM-officieren werden door de Japanners deels als krijgsgevangenen beoordeeld, en deels als burgergeïnterneerden. De inheemse schepelingen verdwenen naar hun oorspronkelijke woonplaatsen, maar konden deels ook in Japanse dienst werkzaam blijven bij het lichten van schepen die bij de capitulatie tot zinken waren gebracht. Tijdens de oorlog werd in Australië een heel nieuw plan voor de GM opgezet waarbij was vergeten dat er nog vier schepen beschikbaar waren. Voor het Hoofdkantoor waren drie hoofdinspecteurs aangesteld die alle drie formeel hoofd van de Dienst Scheepvaart waren. Het zoveelste plan voor de GM dat in de prullenbak kon!

Bolussen voor de Republiek

Na de capitulatie van Japan druppelden GM'ers uit gevangenschap weer binnen, officieren, havenmeesters, loodsen, opzichters, commiezen bouwden op eigen initiatief en op eigen manier weer een dienst op, of struinden in groepjes havens af op zoek naar mogelijk te bergen schepen. En dát in de chaotische en uiterst gevaarlijke

bershiptijd. In baaien in de Grote Oost werden kleine achtergelaten Amerikaanse schepen gevonden en 'buitgemaakt'. In de Filippijnen werden enkele overvloedige Amerikaanse landingsschepen gekocht en omgebouwd. Een buitgemaakt Japans schip werd omgebouwd tot bebakeningsschip. Er werd flink langs elkaar heen gepraat en gewerkt, maar in korte tijd werd een redelijk opererende vloot opgebouwd. Ook kwam een onderwijsdienst tot stand, mede voor de opleiding van nieuw personeel dat na de soevereiniteitsoverdracht de Gouvernements Marine zou kunnen overnemen. Een overdracht waarbij natuurlijk weer van alles mis ging, mede door een splitsing in schepen die aan de nieuwe staat Indonesië werden overgedragen en schepen die in de wateren rond Nieuw-Guinea dienst zouden moeten doen.

Het personeel dat sinds 1930 nauw samenwerkte met de Koninklijke Marine, en in de oorlog zelfs daarin was opgenomen, werd na de oorlog weer als Indisch burgerlijk ambtenaar ingedeeld. Géén salaris dus over de oorlogsjaren, in tegenstelling tot hun collega's bij de Koninklijke Marine.

Voor mij was het nog bijzonder dat ik in 1997 in het kratonmuseum in Yogyakarta een schilderij van de Zuiderkruis vond, als staatsieschip van president Soekarno. De Zuiderkruis was jarenlang de trots van mijn vader geweest, zowel als kabellegger als bevoorradingschip voor onderzeeboten en vliegboten. Niet alleen als 1e officier en later als gezaghebber, als Vlissingse bakkerszoon leerde hij ook de Madoerese kok het draaien van Zeeuwse bolussen, voor als er aan boord een ontvangst was. Weer eens iets anders dan kwee lapis!

Literatuur:

- F.C. Backer Dirks, De Gouvernements Marine, 3 delen. De Boer Maritiem, 1986.
- C. Hokke, Opkomst en ondergang van onze Gouvernements Marine, setengah kompanie. Leidsche Uitgeversmaatschappij, 1950.
- J.J.A. Wijn (red.), Tot in de verste uithoeken ..., De Bataafsche Leeuw, 1998