

De blokkade van Atjeh

Een complex palet van maritieme handelspressie

Martin Fink*

Handelscontrole vanuit zee was een integraal onderdeel van de militaire inzet in de Atjeh-oorlog en moest bijdragen aan de onderwerping aan de Nederlandse soevereiniteit. Meestal wordt de marine-inzet omschreven als ‘de blokkade van Atjeh’, maar in werkelijkheid paste de Indische regering in de periode 1873-1892 meerdere methoden toe, waardoor de maritieme handelspressie complexer werd. Het blijkt lastig te duiden wanneer en waar gebruik is gemaakt van een blokkade, sluiting, scheepvaartregeling of een combinatie daarvan.

Tijdens het Atjeh-conflict in de negentiende eeuw is de marine ingezet voor het handhaven van blokkades, een methode die vaker werd gebruikt in de Indische Archipel.¹ Paul van 't Veer schreef in zijn boek *De Atjeh-Oorlog* (1980) dat de marineblokkade van Atjeh een welhaast vergeten hoofdstuk is.² Met uitzonderingen³ blijft ook in meer recente beschrijvingen de

* KTZ (LD) mr. dr. M.D. Fink is universitair hoofddocent Militair Recht aan de Nederlandse Defensie Academie.
 1 P. Groen en T. Brocades Zaalberg, 'De Atjeh-oorlog als school voor modern imperialisme 1873-1874', in P. Groen, e.a. (red.), *Krijgsmacht en kolonie* (Amsterdam, Boom, 2021) (met een maritieme bijdrage van A.M.C. van Dissel) 97-134.
 2 Paul van 't Veer, *De Atjeh-Oorlog* (Arbeiders Pers, Amsterdam, 1980) 172.
 3 Groen en Brocades Zaalberg, 'De Atjeh-oorlog als school voor modern imperialisme 1873-1874'.





blokkade enigszins buiten zicht.⁴ Daarnaast wordt in het algemeen ook wel gemeend dat de rol van de marine tijdens counterinsurgency-operaties (COIN) onderbelicht is omdat deze doorgaans niet beslissend is, de focus van militaire operaties bij COIN op land ligt, de maritieme inzet niet begrepen wordt en bovendien te *uneventful* is om aandacht aan te besteden.⁵

Handelscontrole vanuit zee was een integraal onderdeel van de militaire inzet in Atjeh en moest bijdragen aan de onderwerping aan de Nederlandse soevereiniteit. Deze maritieme inzet wordt vaak veralgemeniseerd tot 'de blokkade van Atjeh'.⁶ Maar wie het conflict onder de loep neemt, ziet dat niet alleen gebruik is gemaakt van blokkades. De Indische regering paste meer methoden toe, waardoor het palet van maritieme handelspressie complexer was.

Dit artikel analyseert de maritieme inzet in Atjeh en belicht de maritieme maatregelen ter controle van de handel tijdens de Atjeh-oorlog in de periode tussen 1873 en 1892. Ik geef eerst een overzicht van methoden die gebruikt zijn tijdens de Atjeh-oorlog. Daarna volgt een kort verloop van het conflict vanuit het perspectief van de inzet van deze methoden. Ten slotte plaats ik enkele opmerkingen over de factoren van invloed op de effectiviteit van deze maatregelen.

Rol van de marine in Atjeh

De maritieme rol met betrekking tot Atjeh wordt meestal alleen beschreven vanuit de context van het handhaven van een blokkade. De daadwerkelijke inzet had echter meer om het lijf, want de marine vervulde ook een amfibische en

logistieke functie om het leger naar, op en van het eiland Sumatra te krijgen. De marine zorgde daarnaast voor vuurkracht vanuit zee met kustbombardementen: die ondersteunden zowel de landingen als het opvoeren van dwang om vorsten te overtuigen zich te onderwerpen. *Power projection* op en vanuit zee had daarmee zowel een militaire als diplomatieke dimensie. Naast die beperkte focus op de blokkade worden de maritieme activiteiten in het Atjeh-conflict vaak wel genoemd, maar doorgaans niet geapprecieerd als onderdeel van een geïntegreerde strategie van de Indische regering. Dat is opmerkelijk, omdat het politiek-strategische beleid, bijvoorbeeld met betrekking tot het concentratiestelsel, ook steunde op de maritieme activiteiten.

Controle vanuit zee

Maritieme handelscontrole van de kusten van Atjeh en onderhorigheden had een duidelijk doel: naast het stoppen van oorlogsmaterieel was handelsbelemmering vanuit zee een dwangmiddel waardoor een gebrek aan bestaansmiddelen moest ontstaan. Een dergelijke druk zou de inlandse vorsten op den duur dwingen tot berusting en vervolgens onderwerping aan de Nederlandse soevereiniteit. De gebruikte maatregelen kunnen onderverdeeld worden in vier verschillende methoden:

- het handhaven van blokkades;
- sluitingen;
- scheepvaartregelingen; en
- het stoppen van oorlogscontrabande.

De blokkade is een oorlogshandeling gericht op het volledig afsluiten van vijandelijke kusten of havens door alle in- en uitgaande scheepvaart te verbieden. De handhaving kan ook verder van de kust op volle zee plaatsvinden. Andere staten moeten daarbij een zekere inbreuk op hun vrijheid van handel en navigatie accepteren. Op schending van de blokkade stond prijsverklaring van het schip, waardoor het eigendom – door tussenkomst van een prijsgerecht – in handen van de Nederlandse regering kwam. Schepen zijn tijdens de blokkade van Atjeh dan ook opgebracht en voor een prijsgerecht gekomen.⁷

4 Zie onder andere: A. Stolwijk, *Atjeh. In het spoor van een koloniale oorlog* (Amsterdam, De Geus, 2016); M. Kitzen, *Oorlog onder de mensen. Militaire inzichten uit Atjeh en Uruzgan* (Amsterdam, Ambo|Anthos, 2016).

5 T. Benbow, 'Maritime forces and counter-insurgency', *Contemporary Security Policy*, 28:1 (2007) 80-95.

6 Bijvoorbeeld E. Tagliacozzo, *Secret trades, porous borders. Smuggling and states along a southeast Asian frontier, 1815-1915* (New Haven, Yale University Press, 2005).

7 Waaronder de Brits gevlagde Mariner's Hope (prijsgemaakt op 4 juli 1873. Zie *Weekblad van het Regt*, no. 3760, 24 september 1874) en de Girbee (prijsgemaakt op 29 september 1873. Zie *Samarangse Courant*, 22 oktober 1874, 1).

Bij sluitingen wordt de in- en uitvoer van bepaalde producten of scheepvaartverkeer in een haven verboden. Een sluiting is geen oorlogshandeling, maar een maatregel om het buitenlandse handelsverkeer op het eigen grondgebied af te sluiten. Een schip mag bepaalde havens niet aandoen. De handhaving ervan binnen de territoriale zee is een politionele kwestie. Op schending van een sluiting stonden boetes, waarvoor ook het schip en goederen als betaalmiddel konden dienen. Dit had naast de buitenlandse handel ook effect op de kustvaarthandel.

Scheepvaartregelingen onderwerpen de buitenlandse handel aan een controlesysteem. Schepen mochten alleen op aangewezen plaatsen binnenkomen om gecontroleerd, geladen en gelost te worden. Scheepvaartregelingen zijn vooral economisch van aard en beoogden controle op handel en scheepvaart. Naast een meer indirecte vorm van dwang door middel van controle op de handel en inkomsten van de vorsten, konden op deze manier ook de inkomsten van de staat (invoerrechten, belastingen en boetes) worden gereguleerd.⁸ Anders dan de tijdelijke maatregel van blokkade of sluiting, gold de scheepvaartregeling als een systeem met een meer permanent karakter, dat bovendien in de havens en niet vanaf zee werd gehandhaafd.

Het tegenhouden van oorlogscontrabande kent ook een oorlogs- en een politionele vorm. De eerste richt zich op het innemen van contrabande aan boord van schepen op volle zee die vermoedelijk richting de vijand gaan. De politionele vorm betreft de handhaving van in- en uitvoerverboden van oorlogsmaterieel op eigen grondgebied. Door middel van enkele besluiten in de beginjaren van het conflict is de in- en uitvoer van oorlogsmaterieel verboden verklaard.⁹ Net als het instellen van een blokkade kan het bestrijden van oorlogscontrabande op volle zee alleen in geval van oorlog. Wat tijdens de Atjeh-oorlog onder oorlogscontrabande werd verstaan was opgenomen in de toenmalige *rules of engagement*, namelijk de *Instructie voor de Kommandant der maritieme middelen belast met de blokkade van het Atjehsche Rijk*.¹⁰ Voorbeelden, naast wapens, waren kruit,



De afkondiging van de Scheepvaartregeling in het Indisch Staatsblad, 1892, No. 203

salpeter, zwavel en 'ieder werktuig hetwelk voor oorlogsgebruik vervaardigd is'.

Geen scherpe scheiding

Dat de genoemde methoden vaak allemaal als blokkade zijn bestempeld is niet verwonderlijk. Uit de beschrijvingen blijkt al dat zij moeilijk uit

8 J.B. van Heutsz, 'De onderwerping van de Atjeh', *Indisch Militair Tijdschrift* (1893) 2-53, 49.

9 Zie onder meer Indisch Stb. 1875, no. 100 en 1879, no 212.

10 21 juni 1873, artikel 9. De *Instructie* is op 12 juli 1874 gewijzigd.

elkaar te houden zijn, wat los taalgebruik in de hand werkt. Bij contemporaine auteurs is nog oog voor nuance.¹¹ Eén auteur schrijft bijvoorbeeld in zijn artikelenserie over de politiek van de Atjeh-oorlog dat de afsluiting van de kust van Atjeh in de jaren 1880 in het spraakgebruik blokkade heette, terwijl het deze naam in de officiële stukken niet mocht dragen.¹² Maar ook toen al werd makkelijk gegrepen naar blokkade als overkoepelend begrip. Er ontstaan dan mengvormen in terminologie, zoals de ‘politio-nale blokkade’.

Bezien vanuit het effect en praktische uitvoering van de verschillende methoden is veralgemenisering bovendien ook niet onlogisch. Of de marine een prauw of schip op de kust stopte op basis van een sluiting, blokkade of bezit van oorlogscontrabande, zal in de daadwerkelijke uitvoering weinig grote verschillen hebben opgeleverd. Daarnaast is het moeilijk scherp te krijgen waar en wanneer gebruik is gemaakt van welke methode. Het is lastig de precieze scheidslijnen tussen de methoden, die bovendien gecombineerd gebruikt zijn, aan te wijzen. Gouverneur Van der Heijden sloot bijvoorbeeld in 1878 de havens, terwijl er ook nog plekken waren waar de blokkade niet was opgeheven. Het is ook moeilijk te achterhalen of een ingevoerde maatregel als sluiting of scheepvaartregeling te kwalificeren is, of dat beide waren ingevoerd. Eén schrijver meent over deze onduidelijkheid: ‘No one, including the Dutch, it seems, was quite sure where the blockade was operating, or for what concrete reasons at any one time’.¹³

In grote lijnen is desalniettemin wel enig houvast te schetsen.

De blokkade

Op 29 april 1873 verlaat het inscheepte Indische leger de kust van Atjeh.¹⁴ De eerste militaire expeditie in Atjeh eindigt in een echec. Het doel, de erkenning van de Nederlandse soevereiniteit door de sultan van Atjeh en onderhorigheden, is niet gehaald.¹⁵ Landvoogd James Loudon machtigt de expeditie ‘de krijgstoct’ op een gunstiger tijdstip te hervatten. De marine wordt opgedragen in de tussentijd de kusten zo goed mogelijk te blokkeren en blijft met enkele schepen (Citadel van Antwerpen, Soerabaja, Sumatra en de Coehoorn) voor de kust liggen.¹⁶ Het aantal schepen is echter bij lange na niet genoeg om effectief te zijn. ‘Zoo bleven de schepen geheel werkeloos en de blokkade een doode phrase’, schrijft marineofficier J.A. Kruijt, op dat moment aan boord van één van de schepen.¹⁷ Wanneer de scheepsmacht eenmaal op sterkte is, wordt op 4 juni 1873 de kust van Atjeh onder blokkade verklaard: ‘...naar aanleiding van den toestand van oorlog, waarin het gouvernement van Nederlandsch Indië met het Rijk van Atchin verkeert, de havens, landingsplaatsen, kusten, rivieren, baaien en kreeken van genoemd Rijk en zijnde onderhorigen, worden verklaard te zijn in staat van blokkade, met al de gevolgen daaraan verbonden, en dat met de uitvoering van deze maatregel is belast de kommandant der maritieme middelen in de wateren van Atchin gestationeerde zeemacht’.¹⁸

De tweede expeditie, die in december 1873 start, verloopt succesvoller en luitenant-generaal Jan van Swieten weet het paleis van de sultan (kraton) in te nemen. De sultan sterft daags daarna aan cholera. In plaats van een opvolger te benoemen die zich zou kunnen onderwerpen, proclameert Van Swieten de Nederlandse soevereiniteit over Atjeh op basis van verovering. Nederland wordt daarmee de directe bestuurder van Groot-Atjeh. Maar omdat de feitelijke macht van de sultan zich niet buiten Groot-Atjeh, in het gebied van de onderhorigheden, blijkt uit te

11 J. Kreemer, *Atjeh. Algemeen samenvattend overzicht van land en volk van Atjeh en onderhoorigen* (Leiden, E.J. Brill, 1922) 29; P. ten Bosch, *Sluiting der Atjeheesche kust* (Den Haag, Gebr. Belifante, 1892); W.C. Nieuwenhuizen, ‘De politiek van den oorlog in Atjeh’, *Indisch Militair Tijdschrift* (1897).

12 Nieuwenhuizen, ‘De politiek van den oorlog in Atjeh’, 358.

13 Tagliocozzo, *Secret trades, porous borders*, 90.

14 Zie over de details van de aanloop S. de Winter, ‘Selling the Aceh War. The Dutch Justification of a War of Expansion against the Sultanate of Aceh’, *Militaire Spectator* 188 (2019) (4) 180-193.

15 E.B. Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel II (Den Haag, Gebr. Van Cleef, 1884) 11.

16 E.B. Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel I (Den Haag, Gebr. Van Cleef, 1883) 157.

17 J.A. Kruijt, *Atjeh en de Atjehers: twee jaren blokkade op Sumatra's Noord-Oost-Kust* (Leiden, Qualth Kolff, 1877) 33.

18 D.L. van Bylandt, *Het blokkaderecht* (Den Haag, T.C.B. Hagen, 1888) bijlage 1.



Militairen bij marinegeschut op de Glé Nangroë, Atjeh

FOTO KITLV

strekken, is met de verovering van het kraton in feite weinig gewonnen. Onderwerping daarvan is daarom de volgende stap.

In dezelfde proclamatie van 31 januari 1874 bepaalt Van Swieten dat hij de blokkade zal opheffen wanneer onderhorige staten hun onderwerping schriftelijk tonen. Met uitzondering van oorlogscontrabande mag er dan weer gehandeld worden. De marine krijgt de taak zich naar de noord-, oost- en westkusten te begeven om de schriftelijke erkenningen aan te bieden. Hiermee begint een periode van zo'n vier jaar met pogingen tot consolidatie van onderhorige staatjes onder Nederlands gezag. De uitvoering van de blokkade verandert daarmee in een partiële blokkade tegen staatjes die het gezag nog niet erkennen.

Wat in de periode 1874-1878 precies geblokkeerd wordt, gaat verscholen achter de details van de maritieme inspanningen.¹⁹ Daar komt bij dat de verklaringen een papieren exercitie blijken en in de praktijk geen daadwerkelijke onderwerping inhouden.²⁰ De verklaringen worden vooral getekend om van de handelsbelemmering af te zijn.²¹ 'Velen onzer waren er van overtuigd, dat het aannemen der vlag hier slechts een middel was om vrij in en uit te voeren', schrijft Kruijt.²² Zo houdt men elkaar staatkundig bezig, zonder

19 Zie onder meer Kielstra; W.J. Stuart Cohen, *De Zeemacht in Nederlandsch Indië 1874-1888* (1932).

20 J. Somer, *De korte verklaring* (Breda, Corona, 1934) 199-200.

21 A. Reid, *The contest for North Sumatra* (Oxford University Press, Londen, 1969) 113-114.

22 Kruijt, *Atjeh en de Atjehers*, 128.

dat dit leidt tot feitelijke onderwerping aan het Nederlandse gezag. Soms herleeft een blokkade weer voor een kust. Zoals bij Gigieng, dat zich in 1874 had onderworpen en vergund was de Nederlandse vlag te hijsen,²³ maar in 1876 weer onder blokkade komt.²⁴ Een jaar na het einde van de tweede expeditie hebben verschillende kuststaatjes zich nog niet onderworpen.

Wanneer in 1877 het gouverneurschap in handen komt van generaal Karel van der Heijden wordt een actievere strategie hervat, die eerder was ingezet door gouverneur J. Pel (1874-1876), wiens postenlinie de noordkust van Groot-Atjeh afsloot en daarbij ook gebruik maakte van een blokkade.²⁵ Van der Heijden onderneemt een tuchtigingscampagne tegen de opstandelingen in Groot-Atjeh, die gepaard gaat met blokkades van havens aan de noord- en oostkust.²⁶ Deze fase in het conflict leidt inderdaad tot ondertekening door de meeste staatjes en de opheffing van de blokkade.²⁷ In 1878 wappert in vrijwel alle kuststaatjes de Nederlandse vlag en is de blokkade vrijwel opgeheven.²⁸ Vrijwel, want tot in 1879 waren er nog blokkade-activiteiten: 'Met het hoofd van Kwala Batoe, Radja Solojman, bleef de gespannen verhouding voortduren; zijne haven bleef steeds geblokkeerd, en ofschoon hij in Januari 1879 tot onderwerping geneigd

scheen, bleef hij ook toen weigerachtig om aan onze eischen te voldoen', schrijft E.B. Kielstra.²⁹

Na de tuchtiging van Groot-Atjeh verklaart Van der Heijden de toestand in het gebied over het algemeen rustig. Voor de landvoogd lijkt daarmee de tijd rijp om het gecombineerde militaire en civiele bestuur door civiel bestuur te vervangen. Deze bestuurswijziging in 1881 beëindigt ook alle belemmeringen op de kusten. Dit besluit wordt mede ingegeven door Brits protest: Londen duldt geen handelsbelemmeringen met de staatjes op Sumatra vanwege een eerder gesloten traktaat uit 1824. Invoer van contrabande blijft verboden. De blokkade, in 1873 begonnen als oorlogshandeling, lijkt daarmee ten einde te zijn gekomen.³⁰

Sluitingen

Maar de gevoelde noodzaak om havens of kusten te blijven controleren blijft niet lang uit. De vrede-toestand is weliswaar uitgeroepen, maar zonder dat er vrede is gesloten. Bovendien, zo meent gouverneur Laging Tobias, is er niemand met wie die vrede kan worden gesloten.³¹ Wanneer de Indische regering is begonnen met sluitingen is moeilijk te achterhalen. Eind 1878 was Van der Heijden al begonnen met het sluiten van havens.³² In december verplicht Van der Heijden schepen eerst binnen te komen voor visitatie op oorlogscontrabande bij Olehleh of Idi, voordat zij naar aangewezen havens verder kunnen.³³ De landvoogd, indachtig de Britse relaties, voelt hier niets voor en heft de regeling op. Maar Van der Heijden voert haar eigenmachtig toch weer in. De regeling blijft bestaan totdat het civiel bestuur in 1881 aantreedt en alle beperkingen vervallen.³⁴ Maar wanneer de toestand op de noordkust verslechtert, wordt in juni 1882 toch weer een regeling ingesteld waarbij alleen vier havens openstaan als invoerhaven.³⁵ In mei 1883 versoepelt de regeling en staan zeven havens open voor buitenlandse handel.³⁶ In de periode daarna zijn twee periodes in het bijzonder aan te stippen: de sluiting tussen 1884 en 1885, als onderdeel van het concentratiestelsel, en de sluitingen tussen 1888 en 1892 in verband met de hervatting van actieve landoperaties.

23 Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel I, 365.

24 Ten Bosch, *Sluiting der Atjeesche kust*, 25.

25 Groen en Brocades Zaalberg, 'De Atjeh-oorlog als school voor modern imperialisme 1873-1874', 101.

26 J.W.F. Herfkens, *De Expeditiën naar Atjeh 1873-1874* (Breda, KMA, 1900) 74.

27 Somer, *De korte verklaring*, 199; Reid, *The contest for North Sumatra*, 188-189.

28 Somer, *De korte verklaring*, 209.

29 Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel III, 333.

30 Nieuwenhuijzen, 'De politiek van den oorlog in Atjeh', 369. Ervan uitgaande dat de proclamatie van 1873 een overkoepelende bevoegdheid gaf om havens of kusten al dan niet te blokkeren, blijft het vaag wanneer de blokkade formeel eindigde. Daarover zou ook een formeel besluit moeten zijn; ik heb dat tot nu toe niet gevonden.

31 P.F. Laging Tobias, 'Het herstel van het Sultanaat in Atjeh', *De Indische Gids* (1886) 1738.

32 Somer, *De korte verklaring*, 211.

33 P. Brooshooft, *Geschiedenis van den Atjeh oorlog 1873-1880* (Utrecht, F.B. van Ditmar, 1886) 229-230; Kreemer, *Atjeh*, 30.

34 Anders: Brooshooft, die schrijft dat de regeling nog een jaar na het aftreden van Van der Heijden gehandhaafd bleef. Zie: Brooshooft, *Geschiedenis van den Atjeh oorlog*, 221.

35 Reid, *The contest for North Sumatra*, 210.

36 Idem, 214.

Het concentratiestelsel

In *De onderwerping van de Atjeh* schrijft J.B. van Heutsz dat het doel van het concentratiestelsel was om een sterke stelling in te nemen, 'in overeenstemming met de personele en financiële krachten' en in die houding het einddoel, de onderwerping van Atjeh, af te wachten.³⁷ De invoering van het stelsel gaat gepaard met het besluit om de gouverneur de bevoegdheid te geven de in- en uitvoer te kunnen verbieden.³⁸ De strenge handhaving van deze 'politieonele blokkade' moet de druk opvoeren, terwijl het leger achter de geconcentreerde linie afwacht totdat het verzet vanzelf verdwijnt. De daartoe benodigde vloot wordt 'bij elkaar gescharrelt' en breidt uit met nog 19 oorlogs- en andere schepen. Kapitein-ter-zee C.H. Bogaert, die al eerder commandant van de blokkade van de oostkust is geweest, krijgt het bevel over de scheepsmacht die ter beschikking van de gouverneur van Atjeh staat in geval hij de kust geheel of gedeeltelijk zou willen afsluiten. En dat gebeurt ook: 'In Augustus en September werd deze maatregel op het grootste deel der west-, noord- en oostkust toegepast; voor de westkust werd hij, in verband met onze belofte aan Teunom, en wijl van die zijde toch minder gevaar bestond voor toevoer naar Groot-Atjeh, gedeeltelijk weder opgeheven'.³⁹

Maar de gewenste streng uitgevoerde politieonele blokkade komt er niet. Gouverneur Demmeni ziet het nut niet en besluit de sluitingen op den duur maar gedeeltelijk te handhaven, namelijk alleen tegen de meest weerspannige staten.⁴⁰ Hij verordonneert wel dat scheepvaart van buiten Atjeh die op open havens vaart wel eerst een plaats moet aandoen waar het bestuur aanwezig is.⁴¹ Nadat het concentratiestelsel gereedkomt, wordt de politieonele blokkade in maart 1885 zelfs weer opgeheven.⁴² De regeling blijft nog een aantal maanden van kracht. Een periode volgt dan waarin geen enkele belemmering meer bestaat voor buitenlandse handel, met uitzondering van oorlogscontrabande en opium.⁴³ De Indische regering twijfelt of de maatregelen van het stoppen of controleren van buitenlandse handel wel effectief bijdragen aan het einddoel van de onderwerping van Atjeh.⁴⁴ En daarnaast heeft het opheffen te maken met morrende



FOTO: BELOEBANK.NMNH

Charles Henri Bogaert, al eerder commandant van de blokkade van de oostkust, kreeg het bevel over de scheepsmacht die ter beschikking van de gouverneur van Atjeh stond in geval hij de kust geheel of gedeeltelijk zou willen afsluiten

- 37 Van Heutsz, 'De onderwerping van de Atjeh', *Indisch Militair Tijdschrift* (1892) 1065-1090, 1089. Het gehele werk verscheen in drie delen in dit tijdschrift (1892-93).
 38 13 juli 1884, *Indisch Stb*, no. 105, artikel 1.
 39 Brooshooft, *Geschiedenis van den Atjeh oorlog*, 262.
 40 Kreemer, *Atjeh*, 31.
 41 Idem, 30.
 42 Indisch besluit van 12 april 1885, houdende ontbinding van de scheepsmacht.
 43 Brooshooft, *Geschiedenis van den Atjeh oorlog*, 262.
 44 Kreemer, *Atjeh*, 31.

Britten met wie de verhouding na de lang-slepende Nisero-affaire, waarin de bemanning van een gestrand Engels schip door de radja van Teunom werd gegijzeld en waartegen Nederland niet succesvol wist op te treden, is verslechterd.⁴⁵ Een auteur in de *Militaire Spectator* zegt over de ontstane situatie: 'Aldus kwam men tot het ellendigste stelsel, dat zich denken laat: in de geconcentreerde stelling van Groot-Atjeh zonder eenigen dwang, geduldig afwachten'.⁴⁶

De afsluitingsdienst

De tweede periode van sluitingen houdt verband met het geleidelijk loslaten van het concentratiestelsel vanaf 1888. Ook gouverneur Van Teijn krijgt bij zijn actievare politiek de bevoegdheid om de in- en uitvoer van staatjes op de verschillende kusten te verbieden. Hij komt tot de overtuiging dat 'om den vijand in het binnenland den toevoer af te snijden van de benodigde oorlogsmiddelen, er niet anders op was, dan die middelen aan de kuststaten zelve te ontnemen en te onthouden en dat was de kust voor allen in- en uitvoer te sluiten'.⁴⁷

De sluitingen breiden zich vanaf 1888 gestaag uit over de kusten,⁴⁸ leidend tot jarenlange maritieme inzet in de afsluitingsdienst.⁴⁹

E. Kempe, commandant van één van de schepen uit de periode, vertelt dat de afsluitingsdienst eerst enkele mijlen kust sluit, en daarna

langzaam uitbreidt naar meerdere kustgebieden. Naast sluiting van buitenlandse handel is ook alle kustvaart en visvangst (met uitzonderingen) verboden, op straffe van verbeurdverklaring van de prauwen en goederen aan boord.⁵⁰

Hoewel de oostkust is afgesloten, kan bij Idi en Olehleh nog gehandeld worden zonder dat daarop enig toezicht bestaat. Dit doet Kempe in zijn artikel 'De Atjeh-blokkade mislukt' (1893) concluderen dat de 'blokkade' niet werkt. Het heeft de Atjeher alleen maar geplaagd, meent hij. De wijze van uitvoeren van de sluiting leidt niet tot het beoogde gebrek aan middelen en druk die tot onderwerping moeten leiden. Dat geluid, en de sympathie voor de inspanningen van de marine, wordt in dat jaar ook in de Tweede Kamer gehoord: 'Al die opoffering van de Marine, in verschrikkelijk eentonigen en vruchteloos afmattenden dienst'.⁵¹ Kempe meent dat de regering krachtiger had moeten doordrukken met een daadwerkelijke blokkade, met gebruikmaking van geweld waarin niet luisterende strandkampongs zouden moeten worden gebombardeerd. Ferme oorlogshandelingen dus en geen halfbakken sluitingen.⁵² Deze periode van sluitingen duurt zo'n vier jaar, totdat in 1892 de discussie omtrent het invoeren van een scheepvaartregeling tot een eind is gekomen.

Scheepvaartregelingen

Eén schrijver schetst het beeld dat de sluitingen sinds begin jaren tachtig ook wel eens gepaard gingen met scheepvaartregelingen, zodat zowel politionele als economische maatregelen werden ingesteld.⁵³ Nadat er na december 1885 helemaal geen buitenlandse handelsbelemmeringen meer bestaan, is het een blijvende wens van elke gouverneur om een scheepvaartregeling in te voeren. Dat op voorstellen telkens negatief wordt besloten is 'waarschijnlijk om geen vertoogen daartegen van de zijde van de Britse diplomatie uit te lokken'.⁵⁴ Wanneer Van Teijn in 1888 weer overgaat tot sluitingen, komt ook de scheepvaartregelingsdiscussie weer op. Nadat de Nederlandse regering uiteindelijk concludeert dat het invoeren van een permanente scheepvaartregeling geen schending van het Traktaat

45 In november 1883 was het Engelse vrachtschip Nisero gestrand op de kust van Teunom en werd de bemanning in gegijzeld door de radja van Teunom. Onderhandelingen mislukten en ook een Nederlandse reddingsoperatie faalde. Dit verhoogde de spanningen tussen Nederland en Groot-Britannië, terwijl de losprijs opliep. Toen een samengesteld Nederlands-Brits kader voor de kust van Teunom verscheen, kwamen de gijzelaars uiteindelijk in september 1884 vrij, in ruil voor een som geld en een open haven.

46 W. Cool, 'Twintig jaren strijd, 1873-1893', *Militaire Spectator* (1893) 225-237.

47 Ten Bosch, *Sluiting der Atjeheesche kust*, 12.

48 Indisch Stb 1888, no. 33, Indisch Stb 1888, no. 195. Zie Indisch Stb. 1890, no. 230 voor een voorbeeld van een specifieke sluiting.

49 Voor het staatje Teunom, nu immer verbonden aan de Nisero-kwestie, gold een bijzondere regeling. Zie: W.C. Nieuwenhuijzen, 'De politiek van den oorlog in Atjeh', 844.

50 E. Kempe, *De Atjeh-blokkade mislukt. Eene critiek en een waarschuwing* (Den Haag, W.J. Hoogstraten, 1893) 9.

51 Idem, 45.

52 Idem, 40.

53 Somer, *De korte verklaring*.

54 Kreemer, *Atjeh*, 32.



De bemanning van Zr.Ms. Zeeland, vermoedelijk voor de kust van Atjeh tijdens de tweede Atjeh-expeditie

FOTO KITLV

van 1824 met de Britten oplevert, wordt deze eind 1892 dan uiteindelijk toch ingevoerd. Hiermee verandert het concept van de dwang door sluiting van de kust – die vriend en vijand raakt – naar controle van de handel op de kust, en dat ‘zóó in te richten, dat zij den eerlijken handelaren geen gegronde redenen tot klachten aanbiedt’.⁵⁵ Het systeem wordt niet in een keer, maar geleidelijk ingevoerd.⁵⁶ Het besluit van 10 september 1892, ‘bepalingen tot verbetering van het toezicht op de scheepvaart ter Oostkust van Atjeh’, voert het eerste gedeelte in, waarbij alleen Idi openstaat voor buitenlandse handel.⁵⁷ In de volgende jaren worden meer havens opengezet en het duurt nog jaren voordat de hele kust onder een uniforme regeling valt.⁵⁸ Ondertussen blijven sluitingen van weerspannige staatjes ook in deze jaren nog voorkomen.⁵⁹

Effectiviteit

De effectiviteit van de maatregelen die tijdens het Atjeh-conflict zijn genomen, is nooit zonder kritiek gebleven. De factoren die invloed op de effectiviteit hadden zijn divers, zoals het koloniale buitenlands beleid, de militair-strategische keuzes, de capaciteit van de marine en de volkenrechtelijke situatie. Enkele opmerkingen daarover volgen hieronder.

55 Cool, 'Twintig jaren strijd, 1873-1893', 279.

56 Nieuwenhuijzen, 'De politiek van den oorlog in Atjeh', 845.

57 Indisch Stb. 1892, no. 203.

58 Indisch Stb, 1893, No. 83 (Noord- en westkust in inclusief Groot-Atjeh); Indisch Stb. 1896, No. 65 (Sabang).

59 Somer, *De korte verklaring*, 233.

Buitenlands beleid

De relatie met Groot-Brittannië creëert, mede door de inhoud van verdragen die de voor-geschiedenis vormen van de Nederlandse bemoeienis in Atjeh, terughoudendheid in het opleggen van strenge belemmeringen van de buitenlandse handel. Dit vertaalt zich onder meer in een licentiesysteem tijdens de blokkadeperiode. Britse schepen met een licentie van de Nederlandse consul in Penang of Singapore mogen hun reeds gekochte waar ophalen.⁶⁰ Het systeem ondermijnt de blokkade omdat de schepen van alles blijken te willen binnen-smokkelen, 'doch vooral geld, opium, wapens en ammunitie'.⁶¹ De Brits-Nederlandse betrekkingen zijn voor de Indische regering ook reden om bij het aantreden van het civiel bestuur in 1881 alle beperkingen op de buitenlandse handel te laten vervallen, na de opheffing van de politionele blokkade geen handelsbelemmeringen meer in te voeren en terughoudend te zijn met de invoering van de scheepvaartregeling.

Militaire strategie

Naast buitenlands beleid hebben ook militair-strategische keuzes invloed op de effectiviteit. Zo maakt de keuze van Van Swieten om over te gaan tot de partiële blokkades waarin alleen onwelgezinde staatjes onder blokkade komen, van de blokkade een moeilijk te handhaven gatenkaas.⁶² Dit geldt ook voor de keuze van Demmeni om alleen de meest weerspannige staatjes aan te pakken. En een soortgelijke

klacht bestaat bij de handhaving van de sluitingen van 1888-1892, zoals Kempe en vice-admiraal Ten Bosch, toen commandant zee-macht in Nederlands-Indië, betogen. Ten Bosch concludeert dat na drie jaar sluiting 'de onderwerping zich nog immer laat wachten, [en] zelfs weinig resultaten nog te bespeuren zijn.'⁶³

Capaciteit

De kustlijn van Atjeh wordt wel geschat op circa 800 kilometer⁶⁴ en bij het uitbreken van de oorlog in 1873 is de toestand van de marine in Nederlands-Indië slecht. De oorlog, waarvoor zes⁶⁵ schepen bij elkaar zijn gebracht, komt op een ongelukkig moment omdat de marine volgens Kielstra 'op den laagsten trap van verval gekomen was'.⁶⁶ De schepen zijn in 'zeer twijfelachtige staat van bruikbaarheid', meent een 'hooggeplaatste marineofficier' in de *Militaire Spectator*.⁶⁷ Na een paar maanden is de sterkte opgelopen tot 23 schepen.⁶⁸ een combinatie van oorlogsschepen, gouvernementsmarine en gewapende boten, waarmee de tweede expeditie start.⁶⁹ De expeditie leidt wel tot een tijdelijk opheffen van de blokkade: 'Dien ten gevolge moest de effectieve blokkade van een gedeelte der kusten tijdelijk vervallen, maar door de Regering werd bepaald dat Simpang Olim, van welks vijandige stemming men voortdurend blijken had gehad, in elk geval geblokkeerd moest blijven. De blokkade van de overige onderhoorigen werd, nadat de expeditio-naire troepen in Groot-Atjeh waren geland, weder hervat door alle schepen die daar gemist konden worden'.⁷⁰

Wanneer de tweede expeditie beëindigd wordt verklaard en de fase van partiële blokkades begint, daalt het aantal schepen tot 18.⁷¹ Over de effectiviteit schrijft Pel in april 1875 weinig positief: 'En wat de afsluiting van zee aangaat, de blokkade is niet in staat om alleen toevoer af te snijden op zulk eene uitgestrekte kuststreek, en is uit den aard van de zaak slechts een tijdelijke maatregel, die wellicht niet zolang door ons kan worden volgehouden als de onafhankelijk gezinde Atjeher zijn tegenstand volhoudt, wanneer wij hem niet aanvallen.'⁷² In 1880 daalt het aantal schepen tot acht,⁷³ en daarna tot vier aan het begin van de civiele

60 Koloniaal verslag 1873, 3; Brooshooft, *Geschiedenis van den Atjeh oorlog*, 65.

61 Kruijt, *Atjeh en de Atjehers*, 56.

62 Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel II, 60.

63 Ten Bosch, *Sluiting der Atjeheesche kust*, 37.

64 Groen en Brocades Zaalberg, 'De Atjeh-oorlog als school voor modern imperialisme 1873-1874' (met Van Dissel) 112.

65 De *Djambi*, *Marnix*, *Citadel van Antwerpen*, *Sumatra*, *Coehoorn* en *Soerabaja*.

66 J.A. Baart de la Faille, 'Over de treurigen toestand der zeemacht in Ned. Indië bij de aanvang van den Atjeh oorlog in maart 1873', *Militaire Spectator* (1882) 344-349, 347.

67 'Een oordeel over onze marine. Nagelaten door een hooggeplaatst Zeeofficier', *Militaire Spectator* (1888) 545-546.

68 Herfkens, *De Expeditiën naar Atjeh 1873-1874*, 4.

69 Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel I, 163-164.

70 Koloniaal verslag 1874, 59.

71 Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel II, 2.

72 Brief van J.L. J.H. Pel aan de gouverneur-generaal, 30 april 1875. Opgenomen in bijlage IV in Kielstra, *Beschrijving van den Atjeh-oorlog*, deel II.

73 Nieuwenhuijzen, 'De politiek van den oorlog in Atjeh', 369.

bestuursperiode. Op de capaciteit in de periode van de afsluitingsdienst, die in het eerste jaar rond de 8 tot 10 schepen ligt en daarna uitgroeit tot gemiddeld 16, lijkt Kempe geen kritiek te hebben. Maar een andere mening komt van Ten Bosch, die vindt dat de marine veel te lijden heeft, 'zoo zelfs dat het de vraag is, of zij het zal kunnen volhouden. Eene goede sluiting der kust schijnt boven onze krachten te gaan en alleen van eene afdoende sluiting is succes te verwachten'.⁷⁴

Naast capaciteit speelt de vraag of de marine het juiste materiaal heeft om kleine kustvaart-scheepjes, prauwen en vissersbootjes te stoppen.⁷⁵ Eén schrijver denkt dat een zeepolitie beter zou zijn, omdat het stoppen van smokkel-verkeer langs de kusten immers geen taak van de marine is.⁷⁶ De invoering van de scheepvaart-regeling leidt uiteindelijk tot inzet van civiele recherchevaartuigen.⁷⁷

Volkenrecht

Ten slotte is er nog de invloed van het volkenrecht. Bij de overdracht aan een civiel bestuur in april 1881 werd het einde van de Atjeh-oorlog verklaard.⁷⁸ Daarna zijn er geen oorlogsblokkades meer. Het wordt in de opvolgende jaren alleen in woord strenger met de positionele blokkade, die geen oorlogshandeling is, maar een sluiting. Critici als Kempe willen wel terug naar een oorlogsblokkade, maar dit past niet in de volkenrechtelijke toestand van het conflict die de regering in deze fase van pacificatie voor ogen heeft.

Conclusie

De Indische regering gebruikte in de periode 1873-1892 meerdere methoden voor het uitvoeren van maritieme handelscontrole. De periode van de blokkade is met enige zekerheid vast te stellen, waarna een periode van sluitingen volgde. Terwijl met de invoering van een uniforme en permanente scheepvaartregeling voor heel Atjeh en Onderhorigheden in 1892 een start werd gemaakt, lijken er in de jaren ervoor ook al partiële regelingen ingevoerd te zijn geweest, die in combinatie met sluitingen hebben plaatsgevonden. Het staat in ieder geval



FOTOKITLV

Opperbevelhebber in Atjeh generaal-majoor Pel, die daar in 1876 sneuvelde, twijfelde aan de effectiviteit van partiële maritieme blokkades

vast dat 'de blokkade van Atjeh', zoals deze periode doorgaans genoemd wordt, meer inhield dan alleen een blokkade en voor een groot gedeelte van de tijd strikt genomen zelfs niet van blokkade gesproken kan worden. Hoewel vasthouden aan de term blokkade daarom voorbijgaat aan nuances, redenen en effecten van het gebruikte instrumentarium, is het tegelijkertijd lastig een helder beeld te scheppen wanneer en waar gebruik is gemaakt van een blokkade, sluiting, scheepvaartregeling of een combinatie daarvan. Het beeld van de maritieme inzet dat in dit artikel in grote lijnen geschetst is vraagt om een meer diepgaande studie van deze unieke periode vanuit zowel historisch, maritiem-strategisch als juridisch perspectief. ■

74 Ten Bosch, *Sluiting der Atjeheesche kust*, 19.

75 J. Carli, 'De rol van de marine bij de expeditie naar Samalangan (1877) tijdens de tweede Atjeh Oorlog', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 18:2 (1999) 39-52, 41.

76 W. Cool, 'Een belangrijk Atjeh-Advies', *Militaire Spectator* (1891) 274-284, 279.

77 Groen en Brocades Zaalberg, 'De Atjeh-oorlog als school voor modern imperialisme 1873-1874' (met Van Dissel) 113.

78 Kitzen, *Oorlog onder de mensen*, 55 en 58.