



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht



tenanker@kpnmail.nl

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



Extra editie 5 oktober 2020

Nieuwe gegevens met betrekking tot sabotagepoging aan boord van Hr.Ms. K-XIII

Sabotage op Onderzeeër, Reeds driemaal gepleegd.

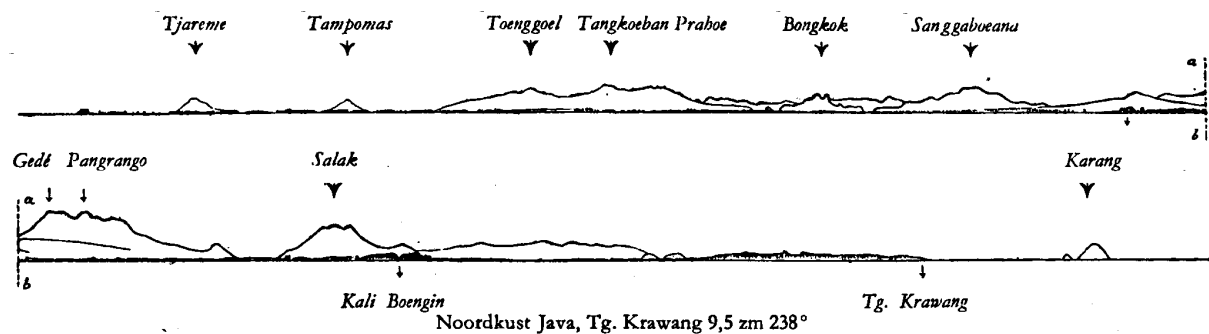
Aan boord van den Onderzeeër K13 werd gisteren een begin van brand ontdekt. Dit is reeds de derde maal dat gepoogd werd het schip een prooi der vlammen te doen worden. Twee malen werd n.l. in Soerabaja ontdekt dat in een hoekje, waar kabels en olie jassen lagen opgestapeld, een brandende lont was neergelegd. J.l. Zondag lag in dat zelfde een oude kabaya¹⁾ te branden. De Marine autoriteiten zelf leiden het onderzoek. Aan boord van den onderzeeër bevinden zich een 7-tal Inlandsche matrozen^{2).}

Aldus een kort bericht in de Java Bode van 6 januari 1930. Geen wereldnieuws: het was geplaatst op de binnenpagina van de krant. Het grote nieuws over sabotage en muiterij moest nog komen; n.l. de muiterij op de “De Zeven Provinciën” op 4 februari 1933. Drie jaar voordat deze uitbrak waren er al voortekenen van onvrede en strubbelingen onder het personeel van de K-XIII. In de dissertatie van J.C.H. Blom betreffende de muiterij op de “De Zeven Provinciën”³⁾ wordt het eerder genoemde voorval niet beschreven. Ook in het Marineblad en het Marinejaarboek uit de jaren 1930/1931 wordt hierover niets gezegd⁴⁾. Het was in die jaren op politiek gebied erg rumoerig op Java en Sumatra⁵⁾ De P.N.I.⁶⁾, onder leiding van Soekarno, probeerde onder andere via opstanden de onafhankelijkheid van Nederlands Indië te bewerkstelligen. De kranten⁷⁾ stonden vol met verhalen over geplande opstanden die door de politie waren verijdeld. Bij de Koninklijke Marine waren door de regering opgelegde bezuinigingen voor veel opvarenden een grote bron van ergernis. De vraag rijst nu of de sabotagepoging aan boord van Hr. Ms. K-XIII een onderdeel vormt van georganiseerde opstand of dat het meer een uiting van onvrede was over het Marinebeleid⁸⁾ in die tijd. Daar het gebeuren in 1930 in de literatuur en officiële bronnen niet voorkomt, vormt het vinden van de aantekeningen van G. Mante⁹⁾, de toenmalige commandant van Hr. Ms. K-XIII, de aanleiding voor de schrijver, om hier een artikel aan te wijden. Bovendien bestaat er het voornemen om de aantekeningen van Mante integraal in boekvorm uit te geven, hetgeen medio 2000

gerealiseerd dient te worden. Luitenant ter zee 2^e klasse G. Mante was gedurende drie reizen commandant van Hr. Ms. K-XIII, in het kader van wetenschappelijk onderzoek door de Archipel waar totaal 15.600 mijl werd afgelegd en 234 maal onder water werd gevaren voor het verrichten van slingerwaarnemingen, die met grote nauwkeurigheid uitgevoerd dienden te worden¹⁰).

Hr. Ms. K-XIII¹¹) had haar sporen reeds met wetenschappelijk onderzoek verdiend. Op haar uitreis in 1926 van Den Helder naar de Oost¹²) was er onder leiding van professor dr. Ir. F.A. Vening Meinesz geodetisch onderzoek gedaan naar de grillige vormen van de aardkorst¹³). De eigenaardige resultaten, welke verkregen waren bij de zwaartekrachtmetingen in het oostelijke deel van Archipel en later in 1927 in de Indische Oceaan bezuiden Java vormden voor de Rijkscommissie voor Graadmeting en Waterpassing reden om de hulp van de Koninklijke Marine in te roepen en evenals vroeger en ook later nog vele malen het geval was, een onderzeeboot beschikbaar te stellen. De Koninklijke Marine willigde het verzoek in en Hr. Ms. K-XIII werd beschikbaar gesteld om het onderzoek uit te voeren.

Mante's aantekeningen gaan over deze reizen. Er zijn onder zijn commando drie reizen gemaakt. De volgende passage die betrekking heeft op het incident, komt uit de aantekeningen van de laatste reis. Deze is letterlijk overgenomen, in het taalgebruik van toen (alleen enkele grammaticale



verbeteringen en met aanvullingen van de bewerker) en begint op de dag vóór de sabotagepoging.

[Brand aan boord!]

[3 januari 1930]

“De nacht is verder rustig en behalve het laatste gedeelte van de E.W.¹⁴) die na tien geheel onder water werd doorgebracht, slapen wij tot de volgende ochtend tien minuten voor zeven. Om zeven uur werd er voor de bemanning¹⁵) overal gemaakt. Op de brug is de jongste officier al in actie. Een groot aantal bergen van Java zijn in zicht: De Tjerimai [Tjaremie], Boekit Toenggoel, Tankoeban Prahoe, Gedeh en de Salak. Een schouwspel dat zich maar weinig vertoont en dan nog maar alleen in de regentijd.

De plaatsen van waarneming liggen allen mooi vast en er is blijkbaar weinig stroom. Nadat het tijdsein dat op de boogzender van de Malabar¹⁶) gegeven wordt, opgevangen is, gaan wij om 8 uur 's morgens van 4 januari weer onderwater voor waarneming no. 175. Na bovenkomst wordt koers gezet naar Priok. Wij varen langs hoek Krawang en de vuurtoren van Edam en ongeveer half drie meren wij op de boeien in de haven. Met het oog echter op de harde winden in de haven die zeer veelvuldig uit zee waaien, laten wij ten overvloede nog een anker vallen. De ankerkabel blijkt onklaar van de trommel gelopen te zijn en niet dan na een uur hard werken voor al ons dekpersoneel slagen wij er weer in om de kabel te klaren. De motorsloep van het vliegekamp wordt ons voor communicatie met de wal toegezonden en helpt ons met het meren op de boeien. Na vier

uur is er echter niemand van de sloep meer aanwezig en moeten wij de motorist en de stuurman leveren. Een paar korporaals varen even mee in de haven om de behandeling te leren en komen spoedig als afgeoeft terug.

Nu wordt het laden voor de wal en blijft het wachtsvolk alleen met de professor achter. De sloep vaart enige malen heen en weer om de mensen aan de wal te zetten. Om vier uur is iedereen weg en zoekt onderdak. De officieren gaan naar het hotel "De Nederlanden" in Batavia, waar de Marine en naar ik meen ook andere zeelui korting hebben. Al spoedig zitten wij in de mandikamer¹⁷⁾ en maken al plannen om van de grote stad te gaan genieten. In twee auto's waren wij van Priok, naar Batavia gereden. Dit is nog steeds een gevaarlijke weg waar menig ongeluk gebeurt ondanks alle geplaatste borden met "Pas op het slipgevaar". Toch ziet men ieder keer weer min of meer beschadigde auto's staan. Het is ook geen wonder wanneer men de dwaze langs de weg ziet jakkeren, zonder zich te storen aan de verkeersregelen. Soms is het een sport om toch maar vooral niet uit te wijken voor het allerlaatste ogenblik en dan is het nog maar juist mogelijk om met veel roer een botsing te voorkomen. Heeft men de tegenligger veel angst aangejaagd dan is de pret buitengewoon groot. De Priokweg schijnt zich buitengewoon goed te lenen voor dergelijke autoraces. Vreemd is het dat de dergelijke weg in Soerabaja veel minder als raceparcours wordt gebruikt, hoewel deze veel breder en mooier is. Bussen en taxi's wedijveren om elkaar voor te komen. Er staan wel enkele politieposten die nauwkeurig trachten een einde te maken aan deze woeste spelletjes, doch tussen deze posten in is nog ruimte genoeg om elkaar de stuipen op het lijf te jagen. Verantwoordelijkheidsgevoel voor inzittenden is bij deze Soedanese chauffeurs in het geheel niet aanwezig. Het recht van de sterkste geldt steeds: een vrachtauto wint het van de bus, deze weer van een luxe auto die weer sterker is dan een motorfiets.

De gevolgen van een aanrijding, zijn meestal de volgende: de schuldige chauffeur die door een smak tegen een boom of in een sloot, zijn auto tot stilstaan heeft gebracht, redt zich in allerijl door de vlucht en laat het aan de eigenaar over om de auto weg te halen en de schade te vergoeden.

Terwijl ik in de mandikamer zit en probeer schoon te worden, word ik opgeschrikt door de mededeling dat ik dadelijk aan de telefoon moet komen. Ik ga en tot mijn ontsteltenis hoor ik van Den Boeft, die officier van de wacht is, dat er brand is uitgebroken in de hekbuis-kamer. De brand kon gelukkig gauw worden geblust door het flinke en kordate optreden van de korporaals monteur Frederik de Grootte, die de brand ontdekte, die ogenblikkelijk de officier van de wacht waarschuwde zodat dadelijk maatregelen genomen konden worden en het brandende bruinwerk buitenboord gezet kon worden.

Ik belde dadelijk de Chef Staf van het Departement op en dadelijk daarna gingen wij allen weer naar beneden. Nu reed de taxi niet hard genoeg naar onze zin.

Waar het niet uitgesloten was dat deze brand door kwaadwilligheid was ontstaan, werd het passagieren onmiddellijk ingetrokken en namen de oudste officier en ik allen een verhoor af. Spoedig bleek het al dat er hier opzet in het spel was. De commissie duurde tot zondagmiddag en hoewel niet voldoende bewijzen gevonden werden, waren de verklaringen van twee van de inlanders willens en wetens fout. Er kwam nu behalve uitkijk op de brug, nu nog een schildwacht benedendeks om herhaling te voorkomen. Er werd bovendien wacht op wacht afgedaan en hierna mochten de mensen weer gaan passagieren. Met de politieke politie¹⁸⁾ sprak ik af dat de inlanders aan de wal nagegaan zouden worden.

Zondag 6 januari dineerden Vening Meinesz, Visser en ik bij de Commandant Zeemacht, waar de heer en mevrouw Boerema medegasten waren. Na afloop ging ik nog met Den Boeft naar het

“Hotel des Indes” en keken naar het dansen. Enige afleiding had ik graag; steeds moest ik piekeren over de brand aanboord, van slapen kwam toch niets. Het was mij een groot raadsel hoe deze inlanders, welke steeds een voorbeeldige indruk op mij hebben gemaakt, er toe gekomen waren deze brand te stichten. Dat zij het gedaan hadden stond voor mij vast, doch welke gevolgen had het niet kunnen hebben? Zij waren nu aan de wal, doch hun rasgenoten aanboord? Ontploffingen, doden wellicht, waren bij het niet tijdig ontdekken, het gevolg geweest. Inlanders, die reeds twee reizen meemaakten, en waarvan nooit iets in hun nadeel gezegd had kunnen worden, mensen met een buitengewoon groten ijver. Steeds waren zij correct geweest. Ogenschijnlijk dienden zij met veel animo, van ontevredenheid was geen spraken geweest en nu???. Wie had hen ertoe aangezet? Wat wisten de anderen ervan? Hun gezichten blijven altijd even uitdrukkingsloos. Zij verraden niets met hun blik. Ondoorgroendelijk zijn zij.

Ook de getuigen voor de Commissie zijn plotseling geheel dom. Zij hadden gedacht dat de Commandant de brand had aangestoken om te zien of het brandalarm wel werkte. Dan kriebelen je handen toch wel even bij zulke verklaringen, maar je moet je bedwingen, want met ongeduld bereik je helemaal niets. Steeds maar doorgaan, minuten wachten op een antwoord. Als ze zien dat het begint te vervelen, dan hebben zij het gewonnen.

Toen ik zondag het Proces-verbaal afsloot had ik de vaste overtuiging dat deze twee inlanders er meer van afwisten en het zelfs gedaan hadden, doch hoe de anderen er tegenover stonden was mij een compleet raadsel. Van een van de andere inlanders die al jaren lang bij de Marine is, zou ik nog kunnen verklaren dat hij ter goeder trouw was, doch van de andere? Neen. Ik weet het niet. Die inlander ging het aan het hart dat de brand was ontstaan in het gedeelte van het schip waar hij voor was aangewezen om schoon te houden. Een van zijn zoons is met een bestuursambtenaar mee naar Holland gegaan en is daar verder opgevoed. Aandoenlijk is het om hem daarover te horen praten, zo trots. Toch voelt hij dat het beter is dat zijn zoon niet meer terug moet komen. Hij moet in Holland blijven. Soms vraagt hij ons wat voor cadeautjes hij hem moet sturen. Enige tijd geleden verzond hij een paar schoenen die hijzelf had uitgezocht en zijn keuze vond hij meer dan schitterend. Deze oude Moentari kreeg reeds een Oranje Nassau medaille. En toch???. Had niet een ieder aan boord voor de brand voor deze twee verdachten willen instaan? Welken invloed van buiten is hier aan het werk?

Maandag 6 januari werden de kastjes weer eens aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen. De brieven enz. van de verdachten werden netjes gebundeld en op het Departement gebracht. Na inzage van het Proces-verbaal op het Departement kreeg ik van de Commandant Zeemacht order om de twee verdachten de volgende morgen per trein naar Soerabaja op te zenden en hen daartoe onder geleide naar de wal te laten brengen waar zij in ontvangst genomen zouden worden door enkele gewapende mensen van het Subsistentenkader Landmacht.

Na deze bespreking met de Commandant Zeemacht ging ik nog even naar de Chef Personeel om mijn thuisvaartboot te weten te komen en vandaar naar de Inspecteur Scheepvaart om te praten over de lodingen die wij ten Noorden van Poeloe zouden verrichten. Hier waren nl. enkele riffen gerapporteerd; er was een opnemer naar toe gezonden zonder dat deze echter wat had kunnen vinden. Met het echolood zouden wij enkele slagen maken.

Van het Departement ging ik naar het Postkantoor en vroeg daar de directeur te spreken. Een der lagere ambtenaren kon mij wel helpen toen ik hem de reden van mijn komst mededeelde. Ik verzocht hem de brieven die voor de twee verdachten aan zouden komen achter te houden met het oog op het onderzoek. Ik gaf hem bovendien nog de nummers op van de Staatsbladen waarin en in welke

gevallen dit mocht en zelfs moest gebeuren en ging heen nadat mij volkomen medewerking werd verleend. Ik behoefde alleen maar de namen op te schrijven en klaar was alles.

Getroffen door deze medewerking en vlotheid ging ik terug naar het hotel waar de anderen reeds lang zaten te genieten van de muziek, pait en rust. Wij bestelden een rijsttafel en deze bleek alras voortreffelijk te zijn. Een biertje legde de laatste zorgen ter zijde en het zou wel een prettige middag worden. Hetgeen ook volkomen klopte.

's Avonds waren Visser en ik de gast van Professor Boerema. De professor had een zeer goede radio, hetgeen men maar weinig in de Oost ziet. Wij maakten het niet te laat en gingen nu dadelijk naar kooi.

Dinsdag 7 januari werden de twee verdachten reeds vroeg aan twee gewapende mannen van het subsistentenkader afgegeven en vond ik aanboord tot mijn grote verwondering een briefje van de Postdirecteur dat aan mijn ondertekend verzoek helaas geen gevolg gegeven kon worden. Dus weer direct naar boven; jammer dat ik het bezoek van die ochtend niet kon afwachten. De professor liet zijn toestel zien aan de heren Boerema en Verkade en Visser nam de boot voor zijn rekening. Op het Postkantoor weer dezelfde vriendelijke Toean. Hij wilde mij al dadelijk gerust stellen en zou ogenblikkelijk alles onderzoeken, maar toch stond ik er op om de directeur nu zelf te spreken en na enig wachten werd ik in zijn heiligdom toegelaten. Het duurde niet lang of de chef was er zelf van overtuigd dat hier een grote fout was gemaakt, doordat het niet goed was overgegeven. Het sterk overdreven stukje in de Javabode deed hier veel goed en weldra werden alle mogelijke verontschuldigungen aangeboden. Tot aan de trap werd mij uitgeleide gedaan en nu het te laat was, alle medewerking toegezegd.

De Politieke Politie had de eerste dagen en nachten opdracht gekregen de inlanders in de kampong na te gaan; zelfs moesten zij alle marinemensen de eerste nacht naar boord terugzenden. Aan boord gaven zij steeds hun adres op en juist door deze controle was goed te concluderen of de opgaven juist geweest waren. Na enkele dagen wachten hoorden wij nog steeds niets, doch even voor het vertrek kreeg ik een doodnuchter briefje aan boord met de mededeling dat het volgen geen enkele aanleiding tot opmerkingen had gegeven. De eerste nacht echter waren de inlanders niet te vinden geweest. Zeer begrijpelijk van deze snurkers om het als niets bijzonders te betitelen. Een direct daar opvolgend telefoongesprek met de chef van de politieke politie stond de volgende ochtend verdraaid in de couranten. Een en ander wijst er nogal duidelijk op dat er nog wel wat aan deze organisatie mankeert. Reden te meer om deze voortreffelijke leiders de volgende maal in aanmerking te laten komen voor een goed verdiende Oranje Nassau orde!!!!

Door dit kankeren schiet mij nog iets te binnen hetgeen ik even zal memoreren. Het is nl. de laatste tijd mode om op de Marine te kankeren. De toestanden zijn slecht en vooral de jongeren vinden het mooi om daarover te spreken. Overal is het beter dan in de Marine, konden zij er maar uit, dan bleven zij geen minuut langer. De wetenschap dat zij er niet uit mogen of beter gezegd dat zij er niet worden uitgetrapt bij niet voldoen geeft hun bescherming en oefent zodoende een verkeerden invloed uit op de jongeren. Het zijn er maar werkelijk enkelen die er uit zullen gaan wanneer hun de kans geboden wordt, maar nu kan een ieder die nog geen 10 jaar officier is zeggen: "Ik ga er direct uit, zo vlug ik kan, hier is het niets"

Bestond er werkelijk gelegenheid dan zou bij eventueel ontslag van een enkeling de rest zwijgen. Hoe weinig officieren die het verdienen worden verwijderd, reden: een te groot tekort. Het moeten wel sterke karakters zijn die hierdoor niet worden beïnvloed. De wetenschap als de boel maar loopt, de papieren kloppen dan gebeurt er niets en worden wij bijtijds tweede en eerste klas. Wij worden toch niet bedankt, als wij niet kunnen varen dan blijft er nog wel een ander plaatsje voor

ons over. Dit alles is de kanker van de Marine. Het grote personeelsgebrek in de Marine maakt dat niemand, bruikbaar of niet, niet gemist kan worden. Het moest niet voor kunnen komen dat ouderen in de longroom de jongeren voorlichten en hen vertellen dat: "Was er maar een gaatje, dan..." De jongeren menen dat het gekleed staat om mee te doen en op het laatst weten zij niet beter of het hoort en is zo.

Een of twee moeten er eens uit worden gestuurd. Men wordt dan veel voorzichtiger en de jongeren horen dan bij hun intrede bij de Marine geen onjuist voorlichtingen.

Een andere bron van ontevredenheid zijn de Officieren M.S.D. De massabevordering in 1918¹⁹) heeft een grote hoeveelheid officieren gemaakt die nu een slechte promotie hebben. Jongeren, die een even lange opleiding op het Instituut hebben gehad als de zeeofficieren zien de laatste snel voorbij gaan en spoedig varen zij onder jongeren commandanten. Dit zijn voor de jongeren belangrijke grieven; de ouderen echter zijn er belangrijk beter aan toe. Toen werden er geen vergelijkingen gemaakt en het is dus niet geheel recht om dit nu wel te doen. Zij zijn er nu veel beter aan toe dan dat ooit vroeger het geval zou zijn geweest. Doch voor de jongeren die wel hun opleiding op het Instituut hebben gehad is het anders, vele jaren zijn het slachtoffer van deze massabevordering. Er is geen ander middel op dan het geval te laten uitzieken en kalm te laten afwachten totdat de aantallen van de aangenomen zeeofficieren en officieren M.S.D. de juiste verhoudingen weergeven. Wanneer echter de officieren die vooruit zijn geklommen bij de massabevordering, rijp zijn voor pensioen, dan zal de normale toestand echter zijn ingetreden en het niet meer mogelijk zijn dat officieren met veel kortere opleiding de anderen voorbijstomen. Wil er geen ontevredenheid bestaan dan moeten de verschillende korpsen die gelijke opleidingstijd op het Instituut hebben gehad, een gelijke promotie hebben. Momenteel zou de toestand wel te verbeteren zijn door minder adelborsten voor de M.S.D. aan te nemen, meer vaste walplaatsingen te creëren voor officieren M.S.D. en een herziening te maken in de traktementsregeling. Het verschil in bevordering maakt nu een al te grote terugslag in de salarissen.

Ik vermeen dat hier wel twee redenen zijn naar voren gebracht, zoniet de hoofdredenen, die maken dat er gekankerd wordt, en dan nog wel ongestraft.

Natuurlijk is het niet alles even mooi wat in de Marine is, dat is logisch en het is maar al te waar dat enkele ouderen en hoger geplaatsten misbruik maken van hun macht om enkelen tegen te werken of hoger op te schuiven; in zulke gevallen hebben de longroomgasten gelijk dat zij deze zaken behandelen, zonder ze evenwel uit te buiten. Doch dat gebeurt maar al te dikwijls en meestal hebben zij een zeer dankbaar gehoor. Er moest eens flink schoonschip worden gemaakt, doch dat kan alleen als het personeelsgebrek van de baan is. Dit moet echter niet uitgebreid worden totdat elke post bezet is, neen, er moet voor een grote reserve gezorgd worden. Het dure materiaal moet aan een keurkorps worden toevertrouwd en niet aan mensen die hun posten innemen omdat het maar eenmaal moet en alles moet varen. Hiertoe zal de Marine weer de sympathie moeten hebben van de burgerij en zal een einde moeten komen aan het bevuilen van het eigen nest door enkele "helden"? Die niet alleen mooi vinden om in het eigen huis kankeren, doch dat o zo gaarne naar buiten doen. Dikwijls vindt men publiek gehoor, maar afbreken is geen kunst."

Nawoord

In de persoonlijke aantekeningen Mante is over de afloop en de afhandeling van het incident te Tandjong Priok niets terug te vinden en zoals eerder gememoreerd ook niet in officiële bronnen. Wellicht wilde de Marineleiding het incident binnenkamers houden om geen onnodige onrust te

zaaien onder het personeel, in het kader van de aanwerving van Inlands personeel. Bovendien vond men het incident niet belangrijk genoeg om er veel aandacht aan te schenken.

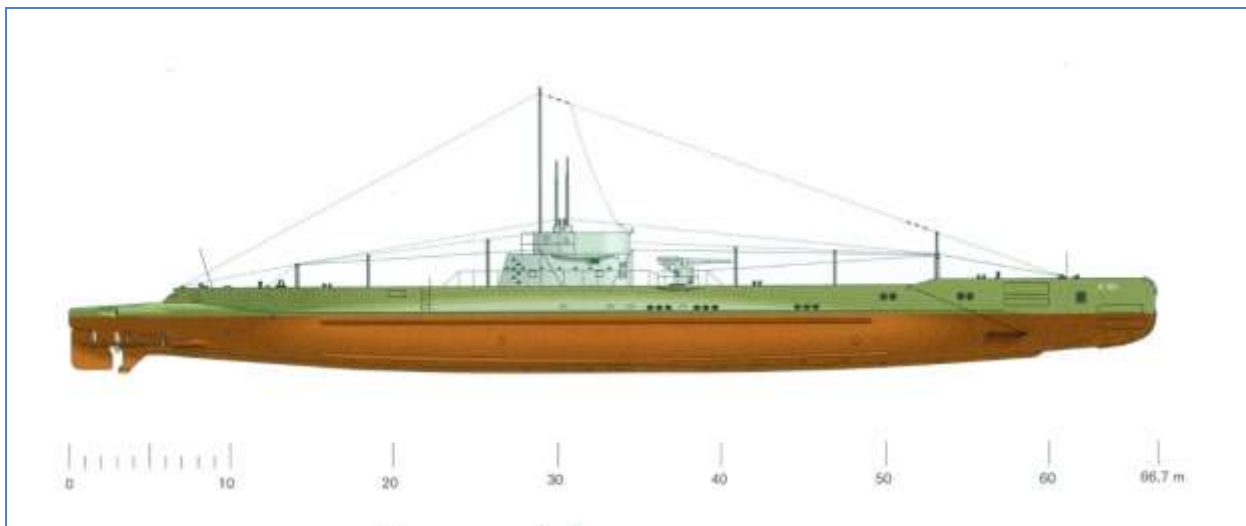
Tijdens de Eerste Wereldoorlog was men voor de eerste maal begonnen met het op grote schaal opleiden van inlandse schepelingen aan de “Kweekschool voor Inlandsche Schepelingen” te Makassar (K.I.S.). Zij werden aangeduid als “vechtmatroos”.

Bij gebleken geschiktheid werd men geplaatst aan boord van diverse schepen. Dat dit niet tot ieders tevredenheid was, blijkt wel uit het z.g. “Inlandersvraagstuk”. De discussies hierover laaiden hoogop. In het Marineblad, jaargang 1929, zijn een aantal artikelen te vinden over de geschiktheid van de inlandse schepelingen. Zo is bijvoorbeeld het verhaal te vinden²⁰⁾ over een voorval dat heeft plaats gevonden aan boord van de K-XIII in februari 1927. In de buurt van Christmas Island zakte het vaartuig onverwacht diep af. De geoefende bemanning wist echter snel te reageren en de situatie herstellen. De nasleep van deze affaire deed nog al wat stof opwaaien, want in het artikel werd gesuggereerd dat een inlandse schepeling schuld zou hebben aan het voorval. Ook was er een groot verschil in uitbetaling tussen het inlandse en Europese personeel. Een van de argumenten daarvoor was dat het levensonderhoud voor het inlander lager was dan dat van het Europese personeel. De bezuinigingen kwamen hard aan voor het gehele personeel. Dit en de ongelijke behandeling gaf het Indisch personeel het gevoel “underdog” te zijn.

De vraag wie er verantwoordelijk waren en wat de oorzaak was van de munterij op de “De Zeven Provinciën” (matrozenbonden, interne- of externe politieke invloeden), daar is men het tot op heden nog niet over eens! Ook het incident op de K-XIII heeft geen duidelijke oorzaak. De algemene indruk bestaat wel dat het niets heeft te maken met de loyaliteit van het inlandse personeel; zij hebben hun inzet en trouw wel laten blijken gedurende de Tweede Wereldoorlog!.

Wat uiteindelijk de beweegredenen van de twee opvarende waren om brand te stichten, zal wel nooit voor 100% achterhaald worden. Was het een uiting van onvrede of politiek gewin? Het blijft gissen. Ook de publicaties van de Raad van Scheepvaart geven hier geen antwoord op. Onder de bemanning echter was een zekere mate van wantrouwen jegens elkaar ontstaan. Op 27 januari, liggende in de haven van Sabang, werd een brief ontvangen van de Commandant van de Onderzeedienst te Soerabaja, waarin deze de bemanning geluk wenste met de goede afloop van de mislukte poging tot brandstichting in Tandjoeng Priok. De inhoud bevestigde het vermoeden van Mante, maar het moet voor allen een schrale troost zijn geweest dat de verdere reis met grote voldoening van de Marineleiding werd voltooid.

K XIII



© Henk van Willigenburg.

type	:	onderzeeboot voor de Koloniën
klasse	:	K XI (K XI, K XII en K XIII)
werfnummer	:	296
radioroepsein	:	PAGM
naamsein	:	AHC
marinecode	:	19834 (1933); 21740 (1940)
bouwwerf	:	Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord", Rotterdam
ontwerp	:	ir. J.J. van der Struyff
kostprijs	:	fl. 3.199.000,-
tonnage	:	standaard 612 ton; 687,9 ton bw; 827,6 ton ow
afmetingen	:	lengte 66,70 meter oa breedte 6,15 meter diepgang 3,78 meter
voorstuwing	:	2 MAN diesels; type 4-tact 6 cilinders, direct omkeerbaar 1) 2 elektromotoren
vermogen	:	diesels: 2.400 Apk (2 x 1.200 Apk) elektromotoren 654 Apk (2 x 327 Apk)
brandstof	:	46,7 m ³
batterijen	:	132 cellen, 26/730/5,6/N 2)

¹⁾ Cf. *Heldersche Courant* 27 mei 1926: *De Maatschappij Feijenoord tegen den Staat. De officier van justitie te 's-Gravenhage heeft Dinsdag conclusie genomen in de procedure van de maatschappij Feijenoord tegen den Staat der Nederlanden. Volgens regie-contract (werkzaamheden op basis van nacalculatie) heeft Feijenoord voor den staat gebouwde onderzeeboten K XI, K XII en K XIII, waarbij zij al winst ontvangen zou hebben 20 pct. van de bouwrekening. De staat wilde deze 20 pct. echter niet betalen voor 7 dieselmotoren, welke Feijenoord, omdat de regeering speciaal M.A.N. motoren wilde hebben, zelf in elkaar gezet en waarvoor een vast bedrag door den Staat aan Feijenoord werd betaald. De officier was van meening, dat bij den bouw van de motoren niet is gebleken van afwijking van het regie-contract en kan bezwaarlijk van een afzonderlijk contract voor de motoren worden gesproken, waar het voorstel tot bouw geheel is gedaan overeenkomstig de bepalingen van het regie-contract. Feijenoord moest dus ten aanzien van de motoren als derde worden beschouwd. De officier concludeerde der halve tot toewijzing van de vordering groot ongeveer fl. 240.000,- Uitspraak 21 Juni.*

²⁾ Cf. *Koninklijke Marine, Algemeene Voorschriften voor de behandeling van massa-plaat accumulatoren aan boord van onderzeeboten, 1933*, collectie Traditiekamer Onderzeedienst, Den Helder: 26 MATr/730/5,6/N (het getal voor de letters MATr geeft het aantal positieve platen weer, benodigd voor één cel; de letters MATr de fabriekselement-benaming; de cijfers achter deze letters en voor de streep, de lengte der positieve platen, de

capaciteit	:	4350 Ah gedurende 3 uren	
schroeven	:	2	
snelheid	:	17,0 kn/bw; 8,0 kn/ow	
actieradius	:	3.500/8 kn/bw; 25/8 kn/ow	
duikdiepte	:	60 meter (33 vadem)	
bewapening	:	2 boegbuizen van 53,3 cm 2 boegbuizen van 45 cm 2 hekbuisen van 45 cm 12 torpedo's (type III ⁴⁵ , I ⁵³ en II ⁵³) 1 kanon van 8,8 cm, no. 2 (22 pdr.) Bofors 1 mitrailleur van 12,7 mm Maxim, no. 3	
bemanning	:	31 (5 officieren en 26 onder-officieren en manschappen) In 1928 verdeeld in 22 Europeanen en 9 inlanders In 1935 wordt de bemanning gesteld op 35 man.	³⁾

bijzonderheden:

Deze klasse onderzeeboten is ontworpen door de hoofdingenieur van de marine.

Ter onderscheid van de voorgaande boten worden zij het KM-type genoemd. Alle vaartuigen (K XI, K XII en K XIII) komen van de hellingen van Wilton-Fijenoord te Rotterdam. De boten zijn van het dubbele 'drukvaste' huid-type en hebben drie ballasttanks met Kingstons die staan opgesteld in de commandocentrale en die m.b.v. perslucht bewogen worden. Had een te kleine periscoopdiepte. ⁴⁾

cijfers achter de streep, de dikte der positieve platen; de letter N de Marine serie-elementbenaming. Gerangschikt volgens het fabricaat zijn er de volgende fabrikaten: a. Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft (AFA); letter V.

b. Hart Accumulator Co. (Hart); letter H.

c. Gottfried Hagen Aktiengesellschaft (Kölner Accumulatorwerke KAW); letter K.

d. Compagnie Generale d'Electricite (Manufacturee d'isolants en Objects Moulés (MIOM); letter M.

MATr (MAS, MAD, POR; ODS etc) zijn fabrieksonderscheidingsletters die betrekking hebben op pasta, smering, droging, formatie, inbouw, etc.

³⁾ Op 9 november 1940 wordt door CZNNI bepaald dat het woord 'inlander' vervangen dient te worden door het woord 'inheemse(n)'.

⁴⁾ De K XI, K XII en de K XIII bezaten Duitse dieselmotoren uit de Eerste Wereldoorlog. In deze oorlog was Zeebrugge, aan de Belgische kust, een belangrijke basis van de Duitse onderzeedienst, waar ook U-boten werden geassembleerd. Bij het tekenen van de vrede lagen in Zeebrugge dus veel onderdelen van onderzeeboten, waaronder diesels. Hoewel de vredesvoorwaarden dat verboden, trachtten de Duitsers onderhands en in het geheim oorlogsmateriaal van de hand te doen. De bouwwerf Fijenoord had blijkbaar belangstelling voor diesels van Duitse onderzeeboten en zo arriveerde daar op een gegeven ogenblik per schip, verstopt onder kolen, een aantal van deze diesels. Toen Fijenoord enkele jaren later van de Koninklijke Marine opdracht ontving drie onderzeeboten te bouwen, werden deze met de Duitse oorlogsdiesels uitgerust (de Duitse merken en kentekenen stonden er op!). In 1942 waren deze, overigens goede, motoren zeker minstens 24 jaar oud en dat het gietstaal en -ijzer na zoveel jaar begon te deformeren en gebreken vertoonden, was geen wonder.

De MAN 4-tact dieselmotoren waren uitstekende motoren die hun waarde hebben aangetoond. Echter het doen vervallen van de luchtperspompen ter aanvulling van de luchtbatterij van de onderzeeboten en het inrichten van de compressoren van de dieselmotoren om deze taak over te nemen, is geen succes gebleken. Hierbij moet in aanmerking worden genomen, dat het aantal draaiuren gedurende de levensduur van een compressor van een dieselmotor die – behalve steeds voor het verstuiwen van de brandstof in de arbeidscilinders – tevens dienst moet doen als luchtpersomp voor de luchtbatterij, veel en veel groter is dan die van een luchtpersomp, die alleen laatstgenoemde functie heeft te vervullen. De typische complicatie van meerdere kleppen in het cilinderdeksel, waarvan de uitlaatkleppen nogal eens – en veelal bij volvermogen – aanleiding tot bedrijfsstoornissen geven. De slijtage aan de onderdelen, waarbij voornamelijk wordt bedoeld die van de veren, zuigers en cilindervoeringen,

In 1932 zijn er beproevingen gedaan met een radioperiscoop.⁵⁾
De Nederlandse onderzeeboten vanaf de K XIV en volgende boten zijn uitgerust met Atlas apparatuur. Later, vóór de aanvang van de oorlog met Japan, werden de K XI tot en met K XIII ook voorzien van luisterapparatuur die in de praktijk niet altijd voldeed. De K XII heeft twee rijen van zes microfoons (aan bakboord en stuurboord). Een belangrijke verbetering bij de door ir. J.J. van der Struyff ontworpen K XI, K XII en K XIII is dat deze als eerste Nederlandse onderzeeboten worden voortgestuwd door viertakt MAN-diesels, in plaats van de tot dan toe om gewicht te besparen ingebouwde tweetakt diesels geleverd door MAN, waarbij vaak storingen optraden.

03-09-1921 Bouwopdracht.
15-10-1923 Kiel gelegd bij Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw “Fijenoord”,
 Rotterdam⁶⁾
23-12-1924 Te water gelaten.
- - De diepteproeven worden uitgevoerd tot een diepte van 60 meter.

neemt zeer snel toe, nadat reeds enige speling is ontstaan en treedt het z.g. slepen van de bovenste zuigers in de cilinders op.

De compressoren gaven veel ongemak en averij, die zeer veel onderhoud en minutieuze behandeling vereiste. Door zorgvuldige keuze van materialen (o.a. voor de gelaste ijzeren afvoerbuizen) en zeer goede veredelde gekoelde smeerolie, is dit grote deels goed opgelost.

⁵⁾ Uit: *Gelouterd door strijd, De Nederlandse Onderzeedienst tot de val van Java, 1942*, Bosscher, Ph.M. en Bussemaker, H.O., Amsterdam, 2007, blz. 34:

Met name na het formeren, in Indië, van de eerste divisie onderzeeboten werd grote aandacht besteed aan de ontwikkeling van communicatiemiddelen voor gebruik onder het wateroppervlak. Hiervoor werd een radioperiscoop ontwikkeld. Deze bestond uit een onderwater-antennebuis die op dezelfde wijze als de optische periscopen door middel van hijslier op en neer werd bewogen en die zich bevond in de centrale (commandatoren) direct achter de optische periscopen. Bovenin de antennebuis was een staafantenne gemonteerd die verbonden was met de zend- en ontvangapparatuur van de onderzeeboot. In 1932 was men zover dat gesproken kon worden van een bruikbaar systeem, mede mogelijk gemaakt door de ontwikkeling van de radiotechniek. Pinke, de toenmalige divisiecommandant, gaf in een rapport betreffende beproevingen met boten van de K XI-klasse (waarbij doorgaans de 39 meter-band gebruikt werd) aan dat getracht moest worden de antenne zo laag mogelijk boven het wateroppervlak te houden zonder dat deze nat werd. Bij een onderlinge afstand van 30 zeemijl tussen de boten kon de staafhoogte beperkt worden tot drie meter. Bij de zendende boot was in de regel een grotere staafhoogte nodig dan, bij de ontvangende boten. De staafantenne werd varende op periscoopdiepte en boven water zo lang mogelijk gebruikt. Voor het onderlinge radioverkeer werden procedures ontwikkeld; hierbij moest er vooral rekening mee worden gehouden dat berichten aan onder water varende boten niet werden ontvangen. Bij de latere O-boten werd een flexibele staafantenne toegepast, een zogenaamde zweepantenne die als de boot onder water voer min of meer horizontaal stond en zich boven water oprichtte. Door de ontwikkeling van de periscoopantenne kon een divisie onder water varende onderzeeboten centraal door de divisiecommandant worden geleid en kon men ook in contact komen met eigen oppervlakteschepen en vliegtuigen. Bij het onderhouden van contact met de wal moest vaak rekening worden gehouden met een grotere kans op peiling door de vijand omdat dan vaak zwaardere vermogens noodzakelijk waren.

⁶⁾ Cf. *Marineblad* 1925, blz. 136 wordt ltz.1^o kl. J. Gestel ontheven op 15 januari 1925 van toezicht op de bouw (de bouw van K XI, K XII en K XIII). Op blz. 246 wordt C. van der Linden op 15 april 1925 aan de état-major toegevoegd.



Met het werfpersonnel, gereed voor proefvaren, oktober 1925.

- * Willinge, J.J.L. 20-08-1925 tot 09-12-1925 7)
- 17-10-1925 De K XIII wordt aangevaren door het klipperschip Onderneming. 8)
- 29-03-1926 In dienst gesteld. 9)

Bijlage B.

Verrichtingen van Hr. Ms. K-XIII gedurende de wetenschappelijke reizen onder commandant G. Mante, 8 juni 1929 tot 1 maart 1930.

- * cdt Mante, G. 08-06-1929 tot 01-03-1930 UIT¹⁰⁾

7) Vlgs. *Losse stukken 057, No. 85: Documentatie onderzeeboten en Officieren 1911 – 1967* (NIMH): Toezicht gedurende de bouw, afbouw en proefvaarten.

8) Cf. *NRC*, 17 oktober 1925: *Aanvaring. De onderzeeboot K XIII van de Koninklijke Nederlandsche Marine lag vanmorgen om 8 uur, gekomen van de werf van de Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw Fijenoord, op de rivier alhier voor anker te wachten om door de Koningshaven te varen. Het klipperschip Onderneming, schipper J. Steur, uit Heemstede, dat op dezelfde hoogte voor anker wilde komen, werd door wind en stroom tegen de onderzeeboot opgedrongen en kwam met de scherpe boeg van de K XIII in aanraking, met het gevolg dat de Onderneming een gat aan stuurboorzijde opliep en water maakte. Het klipperschip is door een sleepboot van de firma der Graaf naar de Oude Plantage gesleept en daar op het drooge gezet. Daarna is men begonnen met het leegpompen van het schip.*

9) Vlgs. *Losse stukken 057, no. 85: Documentatie onderzeeboten en Officieren 1911 – 1967* (NIMH) wordt de K XIII op 25 maart 1926 in dienst gesteld en vlgs. *Losse stukken 057, no. 27; Mededelingen betreffende de onderzeeboten K I tot en met K XVIII (orders, personeel, materieel e.d.) in Nederlands-Indië.* (NIMH), d.d. 25 maart 1926, lias no. 73 is de overname van de boot en de indienststelling op 29 maart 1926.

- 12-06-1929 Vertrekt van Soerabaja (aan boord prof. dr. ir. Vening Meinesz) voor 3 reizen: rond de Soenda-eilanden naar de Molukken, om Celebes en om Sumatra. De reis verloopt via Straat Madoera, ten noorden van Bali en Lombok. Door Straat Alas gaat het naar de Indische Oceaan, langs de zuidkust van Soembawa, door de Sawoe-zee naar Endeh. Hr.Ms. K XIII wordt uitgeleide gedaan door de K III.¹¹⁾
- 13-06-1929 De eerste waarnemingen worden gedaan onderwater. Dat brengt voor de bemanning ook wat rust, want boven water is het maar slecht weer.
- 14-06-1929 Bij de ingang van de Tjempi-baai worden onderwater weer de nodige waarnemingen gedaan. Na afloop wordt geankerd in de baai bij de kampong Hoe-Oe.



Opstomen in de merklijn van de Tjempi-baai.

- 15-06-1929 Vertrekt uit de Tjempi-baai.
- 18-06-1929 's Morgens komt het eiland Soemba in zicht.
- 19-06-1929 Aankomst te Endeh (op het eiland Flores).
- 19-06-1929 Vertrekt van Endeh.
- 20-06-1929 Aankomst te Timor-Koepang.
- 21-06-1929 Vertrekt van Timor-Koepang. Dan gaat het via Straat Semaœ naar de Tanimber-eilanden.
- 25-06-1929 Aankomst te Saumlaki.
- 27-06-1929 Vertrekt van Saumlaki. Door de Bandazee en langs Seroea-Manoek vaart Hr.Ms. K XIII naar de Kei-eilanden.
- 29-06-1929 Aankomst te Toeal.
- 30-06-1929 Vertrekt van Toeal om 16h00.
- 01-07-1929 Aankomst te Dobo.

¹⁰⁾ Cf. *Marineblad 1930*, blz. 102: de état-major bestaat op 1 januari 1930 uit: ltz.2^e kl. G. Mante (commandant), ltz.2^e kl. K. van Dongen (oudste officier), S. den Boeft en off. M.S.D. 2^e kl. S.P. Visser, M. Deutekom.

¹¹⁾ Voor de drie wetenschappelijke reizen met prof. dr. Veling Meinesz aan boord zie: *De Nederlandse Onderzeedienst, deel 6, Wetenschappelijke reizen K XIII*, G. Horneman, 2012.

- 01-07-1929 Vertrekt van Dobo om 15h00. Varend langs de westzijde van de Aroe-eilanden, gaat het naar de Kamrau-baai, vandaar via de Argoenibaai en de Bandazee naar Banda Neira.
- 05-07-1929 Aankomst te Banda Neira.
- 08-07-1929 Vertrekt van Banda Neira. Het volgende traject loopt via Straat Kilwaroe naar de Ceramzee, dan via het zuidoosten van de Misool archipel naar Ambon.
- 10-07-1929 Aankomst te Ambon. Er wordt afgemeerd langsij de K.P.M. steiger.



Te Ambon aan de K.P.M. steiger voor laden van brandstof.



Boven de trechter wordt een bak opgetuigd en de vaten de plank opgerold en boven de bak geledigd en langs de andere plank de wal weer opgerold.

- 17-07-1929 Vertrekt van Ambon. Door Straat Kelang en Ceram- en Halmaherazee via Straat Sagewin komt de boot weer in de Stille Oceaan. Via Sorong gaat het naar Tobelo.
- 22-07-1929 Aankomst te Tobelo. Vervolgens via Straat Rao weer naar de Stille Oceaan.
- 25-07-1929 Aankomst bij de Talaud eilanden.
- 26-07-1929 Aankomst op de rede van Oloe (Siaoe). Dan gaat het via de Molische Zee naar Ternate.
- 27-07-1929 Aankomst te Ternate.
- 31-07-1929 Vertrekt van Ternate.
- 01-08-1929 Aankomst te Laboeha (Batjan).
- 03-08-1929 Vertrekt van Laboeha. Het laatste traject loopt ten noorden van de Soela eilanden door Straat Tjapaloeloe naar Leksoela. Door de Bandazee, Floreszee, ten noorden van de Kleine Soenda-eilanden langs gaat het naar Straat Madoera.



Vertrekt van Batjan.

Den Boeft; Rovers; Darphorn; Loemanta – Hooft; Siebrand – Bediende – Postema – Vermeulen – Groot – Logmans; Tampilang – Bakker – Anak – De Kok – Soedara – Beyndres – Kirbani – T?; Visser – Trip – Sultan – Vening Meinesz – Van der Linden – Mante; 1 = Poniman 2 = Barni 3 = Van Os. NIMH-002352.

- 12-08-1929 Aankomst te Soerabaja. Gedurende de afgelopen reis zijn op 104 punten zwaartekrachtwaarnemingen en diepzeelodingen verricht.
- 08-1929 } De boot gaat in halfjaarlijks onderhoud.
- 10-1929 }
- 04-10-1929 Hr.Ms. K XIII geeft een duikdemonstratie voor de Koning en Koningin van Siam.
- 08-10-1929 De boot vertrekt voor een tweede wetenschappelijke reis met prof. dr. ir.Vening

- Meinesz aan boord. De reis gaat via de Kangean-eilanden, de Golf van Boni, Kolaka, Boeton, Bangai archipel, Kampong Katoem Batang, Tominibocht, Gorontalo, Menado, Donggala, Balikpapan en Makassar en dan weer naar Soerabaja.
- 09-10-1929 Varen tussen de Kangean eilanden door gedurende 07h30 en 09h30.
- 10-10-1929 Varen door de Golf van Boni. Golf van Boni.
- 12-10-1929 Aankomst te Kolaka om 14h30.
- 13-10-1929 Vertrekt van Kolaka om 08h00.
- 14-10-1929 Aankomst te Boeton (V.M.).
- 15-10-1929 Vertrekt van Boeton om 08h00.
- 19-10-1929 Passeren de Banggai archipel. Meren voor enkele uren af bij Katoem Batang.



Hr.Ms. K XIII te Katoem Batang.

- 20-10-1929 Aan boord wordt een diner aangeboden door de commandant en de officieren aan professor dr ir F.A. Vening Meinesz ter gelegen van zijn 50.000 zeemijlen aan boord van een onderzeeboot. ¹²⁾

¹²⁾ Diner aangeboden aan den weledele zeer geleerde heer professor Dr Ir F.A. Vening Meinesz door Commandant en Officieren van Hr.Ms. Onderzeeboot K XIII ter gelegenheid van 50.000ste Zeemijl met een Onderzeeboot. (Ini Hari Hari van Grootbelang – 50.000 mijlen Laoet Di Dalam Kapal Silang).

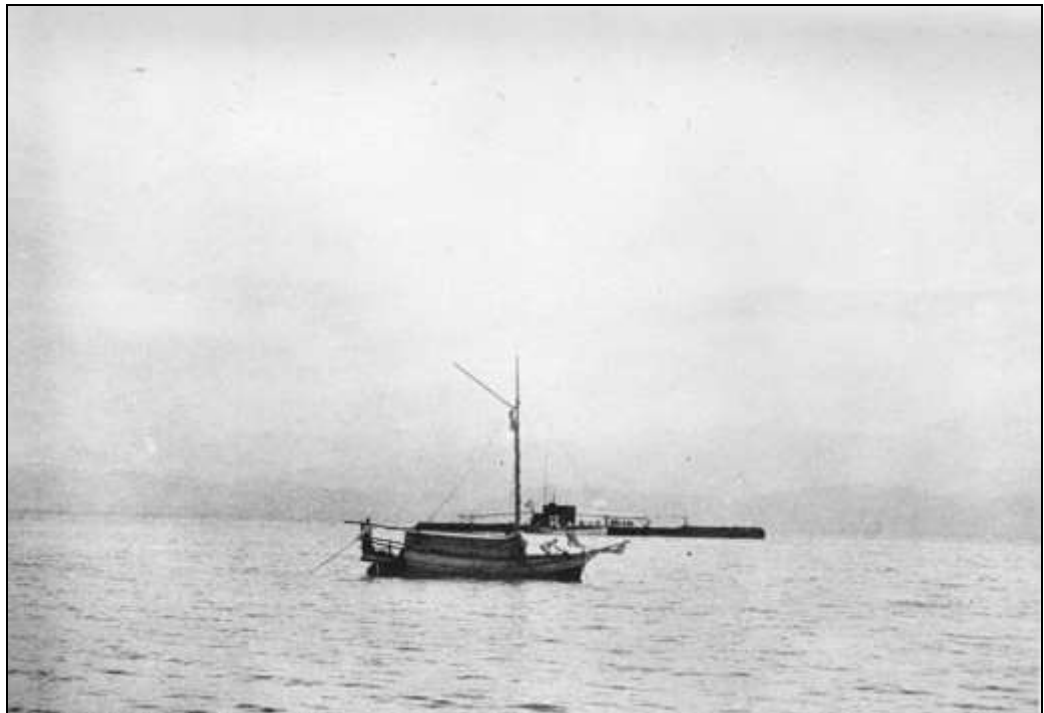
Menu

Bocht van Tomini soep
 Toespraak Commandant
 Asperges Gravitatasques
 Roode wijn
 Pain au Maitre d'Hotel
 Eau de Soerabaia
 Voordracht door het jongste lid
 Fruits
 Koffie

Ware plaats ten 6h30 P.V. 0°-27'Zuid en 122°-20'Oost.

No. 8 van het Menu.

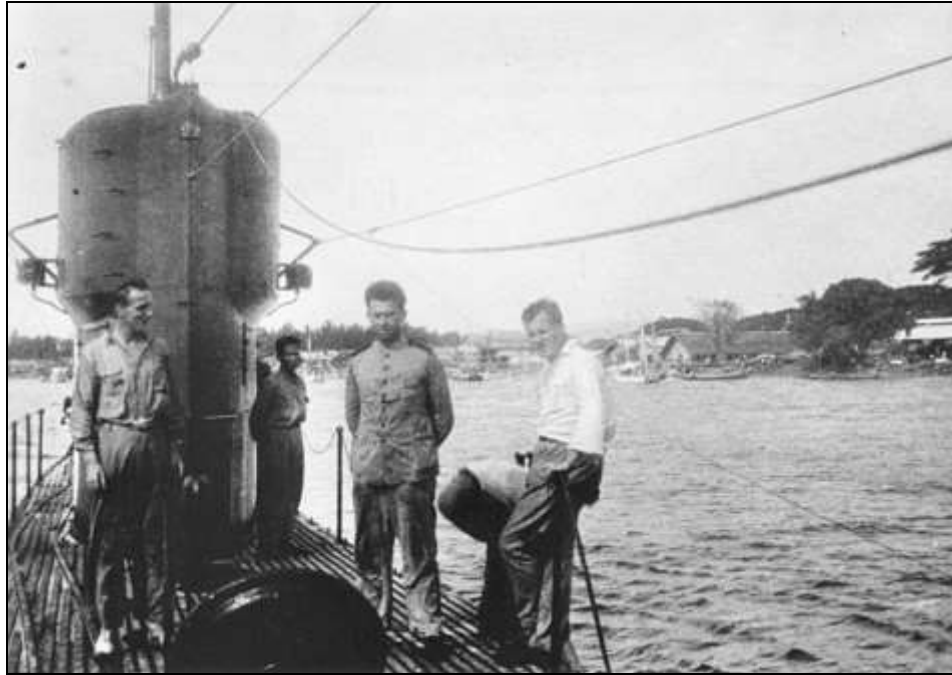
- 22-10-1929 Aankomst in de Tominibocht. Meren af te Gorontalo.
 24-10-1929 Duikdemonstratie op de rede van Gorontalo.
 Vertrekt van Gorontalo om 10h00.
 31-10-1929 Aankomst te Donggala.



Ter rede van Donggala voor anker, motorboot langsij.

- 01-11-1929 Vertrekt van Donggala.
 02-11-1929 Aankomst te Balik Papan.
 04-11-1929 Duikdemonstratie op de rede van Balik Papan.
 Vertrekt van Balik Papan.
 06-11-1929 Aankomst en Vertrekt op de rede van Pare Pare.

Mijne heeren
 Zoals U weet, verthoont de gravitatie
 Op aarde nogal heel wat variatie.
 Voor de eenvoudige van geest
 Is dit steeds een probleem geweest.
 Totdat een een lang en groot geleerde
 Die dagelang met rekenlat
 Zeer ijverig te cijferen zat
 Maar zoo eens plotseling beweerde
 Dat hij het nu gevonden had.
 Hij maakte alras een wonderding
 Waarin een drietal slingers hing.
 Een onderzeeboot werd zijn woning.
 Daar slingerde hij jaren lang.
 En krijgt heden een beloning
 Een avondmaaltijd van belang.



Ter rede van Pare-Pare.

07-11-1929 Aankomst te Makassar, er wordt afgemeerd langsij de Wilhelminasteiger om 10h00.
11-11-1929 Vertrekt van Makassar om 11h00



Hr.Ms. K XIII afgemeerd langsij de Wilheminsteiger.

14-11-1929 Aankomst te Soerabaja om 07h00. De boot gaat weer de haven uit om de laatste waarneming op de rede te doen. Hierna wordt er aan de onderzeebootsteiger afgemeerd.

14-11-1929 } De onderzeeboot gaat in onderhoud.
01-01-1930 }



Hr.Ms. K XIII in het dok te Soerabaja, 1929.

NIMH-008875.

- 02-01-1930 Hr.Ms. K XIII vertrekt om 07h00 voor de derde wetenschappelijke reis wederom met prof. dr. ir. Vening Meinesz aan boord. Nu worden aangedaan: Tandjong Priok, Benkoelen, Telok Melaggai, Emmahaven, Sibolga, Goenoeng Sitoli, Sabang, Belawan-Deli, Samboe, Palembang en Tandjong Pandan.
- 04-01-1930 Aankomst te Tandjong Priok om 14h30.
Er vindt een sabotage poging plaatst (brandstichting door twee Indische opvarenden – n.l. Oedari en Kirbadi), welke mislukt.
- 08-01-1930 Vertrekt van Tandjong Priok om 09h30.
- 10-01-1930 Aankomst te Benkoelen om 09h00.
Vertrekt van Benkoelen om 15h30.
- 15-01-1930 Aankomst te Emmahaven.
- 17-01-1930 Duikdemonstratie voor de Resident en genodigden op de rede van Emmahaven.
Hierna Vertrekt uit Emmahaven.
- 18-01-1930 Voor anker op de rede van Sibolga om 12h30. Na enige uren Vertrekt van de rede van Sibolga.
- 19-01-1930 Aankomst te Goenoeng Sitoli (hoofdstad van het eiland Nias).
- 20-01-1930 Vertrekt van Goenoeng Sitoli.
- 24-01-1930 Aankomst te Sabang.
- 27-01-1930 Vertrekt van Sabang.
- 29-01-1930 Aankomst te Belawan-Deli.
- 04-02-1930 Vertrekt van Belawan-Deli.
- 06-02-1930 Aankomst te Samboe voor olie laden. Na 2½ uur Vertrekt van Samboe.
- 08-02-1930 Aankomst te Palembang.

- 10-02-1930 Vertrekt van Palembang om 07h00. Terug om de zieke korporaal-kok A.J. Beijnders (7638) naar Palembang te brengen om hem in het ziekenhuis te laten opnemen. Vertrekken weer uit Palembang om 10h00.
- 11-02-1930 Aankomst te Tandjong Pandan om 15h00.
- 12-02-1930 Vertrekt van Tandjong Pandan.
- 15-02-1930 Aankomst te Soerabaja om 09h00. De boot gaat dan kort in onderhoud.

Bijlage B.

Bemanningslijst Hr. Ms. K-XIII (de reis rond Celebes; 2^e reis). De bemanning voor de derde reis rond Sumatra werd aangevuld met nieuwelingen voor de thuisvaarders en een vervanger voor een matroos die achter moest blijven wegens ziekte van één van zijn kinderen). De bemanning voor deze laatste reis was dus nagenoeg dezelfde als die van de tweede reis.

Luitenant ter Zee 2 ^e Klasse	G. Mante
Luitenant ter Zee 2 ^e Klasse	K. van Dongen
Luitenant ter Zee 3 ^e Klasse	S. den Boeft
Officier M.S.D. 2 ^e Klasse	S.P. Visser
Officier M.A.D. 2 ^e Klasse	M. Deutekom
Monteur Majoor	C.G. Vermeulen
Bootsman	H. Binksma
Sergeant Seiner	L.J. Koster
Sergeant Monteur	B. Scheffer
Sergeant Torpedomaker	O. van Os
Sergeant Machinist	J.K. Valkier
Kwartiermeester	W.C. de Kok
Korporaal Monteur	E. Spreeuw
Korporaal Torpedomaker	C. Darphorn
Korporaal Torpedomaker	G.L. Logmans
Korporaal Machinist	D. 't Hooft
Korporaal Machinist	P.H.F. Bastin
Korporaal Machinist	H. Rovers
Korporaal Machinist	A. de Boon
Korporaal Ziekenverpleger	M.J. Schop
Seinersmaat	H. Postema
Matroos 1 ^e klasse	J. Tebbes
Stoker olieman	J. de Vries
Inl. Matroos 1 ^e Klasse	Z. Tampilang
Inl. Matroos 1 ^e Klasse	S.D. Punu
Inl. Matroos 1 ^e Klasse	A. Nanlohy
Inl. Matroos 2 ^e Klasse	F. Waisapy
Inl. Stoker olieman	Moentari
Inl. Stoker olieman	Kirbadi
Inl. Stoker olieman	Mohamad Oedari
Inl. Jongen	Barni
Inl. Jongen	Poniman.

-
- ¹) Maleis voor een wit linnenjasje, dicht, maar ruim.
- ²) **Java Bode**, maandag 6 januari 1930, No. 4, Eerste Blad, pagina 3.
- ³) Blom, J.C.H, **De Mouterij op de Zeven Provinciën**, 1975. (Handelseditie)
- ⁴) Raven, G. (ed), **De Kroon op het Anker**, 1988.
Bosscher, Ph.M., **De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog**, deel 1. 1984.
Mollema, J.C., **Geschiedenis van Nederland ter Zee**, 1942.
- ⁵) Doel van den, H.W., **Het Rijk van Insulinde**, 1996.
- ⁶) Perserikatan Nasional Indonesia.
- ⁷) bv. in de **Java Bode** van 3 januari 1930, vrijdag,
de plannen waren:
opstand beginnen in de nacht van 31 december/1 januari
of op 1/2 januari
of op 15/ 16 januari.
- ⁸) Over de personele problemen in de Koninklijke Marine in deze periode: Swarte, J.L. **Speerpunt 1971** , 1971. Bosscher, Ph.M., **Het laatste woord over de mouterij aan boord van Hr. Ms. “De Zeven Provinciën?**, Marineblad, juli 1979, blz. 323/330 en **Na vijftig jaar**, Marineblad, maart 1983, blz. 105/111.
Peer, H., **Daar komen de Jantjes, Uit de geschiedenis van de Matrozenbond (1897-1933)**, , 1997.
Keppy, H., **De laatste Inlandse schepelingen, Molukkers in dienst van de Koninklijke Marine 1915-1965**, 1994.
- ⁹) 1.785 Promotie 1917. (XV)(MOK)(Mk)(LII5)b, Geb. Willemstad (NB) 5 sept. 1898; gefusilleerd door de Duitse bezetting in de Bloemendaalse Duinen 25 september 1942; as bijgezet op Erebegraafplaats te Loenen (Gl) 23 april 1954.
Ltz. 3^e kl. 17 aug. 1920; ltz. 2^e kl. 17 aug. 1922; ltz. 1^e kl. 14 jan. 1931, e.o. 1 sept. 1936. Ltz. 1^e kl. KMR 1 sept. 1936. Insp. v.d. Scheepvaart te 's-Gravenhage 1 september 1936 – 25 september 1942; bezat plannen voor overtocht Rotterdam naar Engeland (foto's van deze plannen zijn naar Engeland gezonden); verrichtingen omtrent binnenscheepvaart doorgegeven 1940 – 7 augustus 1941; door de Duitse bezetting gearresteerd op 7 augustus 1941; door Feldgericht te Amersfoort “abgetrent” in april 1942; bij de tweede “Ordedienst-proces” te Amsterdam ter dood veroordeeld op 18 augustus 1942. (Gedenboek **Adelborstenopleiding te Willemsoord, 1854-1954**). Uit de aantekeningen blijkt dat Mante een scherp opnemingsvermogen en een sociaal gevoel heeft. Hij heeft een uitgesproken mening over politiek en die steekt hij niet onder stoelen of banken. Hij is nieuwsgierig naar de autochtone bevolking, hun woon-en leef-omstandigheid. Hij ziet het Duitse en Japanse gevaar, ruim 10 jaar voor het uitbreken van de Tweede wereldoorlog, reeds in. Bv. de zwakheid van de verdediging van de haven Balikpapan en de opkomst van Nationalisme en Expansionisme van Duitsland en Japan (en dat in 1930!)
- ¹⁰) De Wet van Newton zegt dat de zwaartekracht afhankelijk is van de grootte en afstand van aantrekkende massa's. Wanneer nu de aarde geheel rond zou zijn, zou de zwaartekracht ook overal gelijk moeten zijn; is dit niet het geval dan moeten de zwaartekrachtmetingen in verschillende gebieden een andere uitkomst geven. Dit onderzoek gebeurde door middel van een slingerapparaat, dat door professor Vening Meinez was geperfectioneerd om de storende invloeden van b.v. temperatuurverschillen, trillingen e.d. op te heffen. Door waarnemingen van de gedragingen van de slinger op verschillende plaatsen kon hij de zwaartekracht meten. Een ander doel van onderzoek was het tweede gedeelte van de Wet van Newton, namelijk dat de zwaartekracht afhankelijk is van de hoeveelheid van de aantrekkende massa. Deze meting geschiedde door middel van echoloding. Dat zulke metingen het beste uitgevoerd konden worden aan boord van een onderzeeboot is begrijpelijk, omdat de onderzeeboot, eenmaal ondergedoken, weinig last heeft van schommelingen en slecht weer.
- ¹¹) Over de verrichtingen over deze reizen en gegevens van Hr. Ms. K-XIII; zie bijlage A.
- ¹²) Linden van der, C., Wytema, M.S **Met Hr. Ms. K-XIII naar Nederlandsch Indië**, n.d.
- ¹³) Felix Andries Vening Meinesz, geboren op 30-07-1887 te Scheveningen, overleed op 10-08-1966 in Amersfoort. Van 1927 tot 1957 was hij buitengewoon hoogleraar in de kartografie en later ook in de geofysica in Utrecht en van 1938 tot 1957 buitengewoon hoogleraar in de geodesie in Delft. Over de betekenis van de zwaartekrachtmetingen gedaan door prof. Dr. Ir. F.A. Vening Meinesz met medewerking van de Koninklijke Marine zie: Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum Amsterdam, 1982, blz. 55 t/m/ 61.
- ¹⁴) Eerste wacht (20-24 uur).
- ¹⁵) Zie bijlage B.
- ¹⁶) Deze tijdsbepaling was nodig voor de juiste plaatsbepaling en meting.
- ¹⁷) Wasruimte.
- ¹⁸) De PID (Politieke Inlichtingen Dienst)
- ¹⁹) K.B. van 9 augustus 1917 No. 25, in werking gesteld op 16 augustus, werd het aantal officier-machinist 3e

kl. onbepaald uitgebreid wat inhield dat de op dat tijdstip in dienst zijnde machinisten collectief tot officier werden bevorderd. Deze bevordering wordt wel de 'longroominvasie van 1917' genoemd. (Haanappel, J.B.P. (ed.), **De Geschiedenis van de Marine-Stoomvaartdienst, 1824-1949**), 1949
²⁰) MB 1929, blz. 556.

Bron: G.D Horneman/mardokh@chello.nl