

Vijf Nederlandse zeelieden verdronken

Fred Foppen

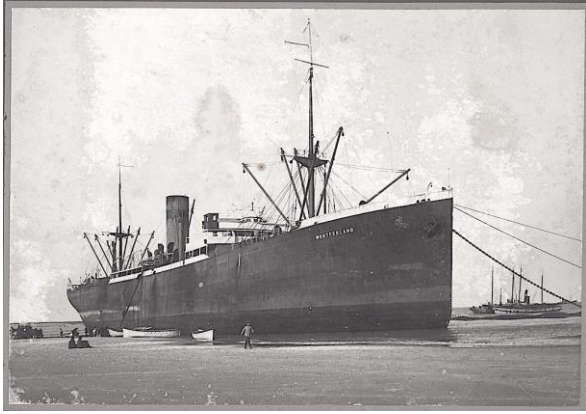
Amsterdam, 8 november 1923. Heden is “ingeschreven een uittreksel uit het scheepsjournaal gehouden aan boord van het stoomschip *Montferland* waaruit blijkt dat van bovengenoemd stoomschip, zich bevindende ter hoogte Rio Solis Chico op het strand Zuidkust Republiek Uruguay, is overleden op 4 September laatstleden Johan Redeker, oud negenentwintig jaar, stoker, wonende alhier”, zo luidt de wat kromme tekst van zijn overlijdensakte. In de overlijdensstatistiek van de gemeente Amsterdam staat het veel bondiger, “overleden op zee”. Samen met Redeker zijn nog vier bemanningsleden van de *Montferland* verdronken.

Het stoomschip *Montferland* werd in 1919 in opdracht van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, de KHL, gebouwd op de werf van Swan Hunter & Wigham Richardson & Co. Ltd. in Wallsend-on-Tyne vlakbij Newcastle, waar een jaar eerder de *Amstelland* was gebouwd. Het 146 meter lange schip, dat een bemanning had van 44 man, had volgens de meetbrief een bruto inhoud van 6.790 ton en een topsnelheid van 13 knopen, zo'n 24 km/hr. Het liep in april 1921 van de helling, maar pas op 22 mei 1922 kon de eerste commerciële vaart beginnen op de oude Zuid-Amerika Lijn, die Europese havens, zoals Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Brussel en Duinkerken, voornamelijk verbond met de Argentijnse hoofdstad Buenos Aires. Wegens de moordende concurrentie op deze route was het moeilijk om voldoende lading te vinden, terwijl het schip juist met enorme koelcellen van in totaal 4.350 kubieke meter was gebouwd voor het vervoer van grote hoeveelheden bevroren vlees uit Argentinië. Zoals uit de scheepvaartberichten in de kranten van toen kan worden afgeleid werd vaak tussen Europese havens heen en weer gevaren om voldoende vracht voor Zuid-Amerika op te halen, voordat met de oversteek van enkele weken werd begonnen.



Het stoomschip de *Montferland*

In de krant van 8 mei 1923 werd aan mogelijke klanten gemeld dat de *Montferland* op 16 juni weer naar Buenos Aires en deze keer ook naar Montevideo zou afvaren; op 18 mei lag de *Montferland* in de haven van Amsterdam, op 28 mei in Le Havre, op 6 juni in Hamburg en op 10 juni in Antwerpen. Uiteindelijk had het schip ruim 5.000 ton aan lading opgehaald, voordat het kon beginnen met de overtocht naar Zuid-Amerika. Op 2 juli voer het stoomschip langs de eilandengroep Fernando de Noronha voor de meest oostelijke punt van Brazilië. Op 11 juli 1923, toen het schip al was aangekomen in de monding van de Rio de la Plata op een paar uur varen van de eindbestemming Montevideo en Buenos Aires, sloeg het noodlot toe. Samen met nog drie andere schepen in de buurt werden ze getroffen door een zeer zware storm. De *Montferland* liep op het strand vlak voor het hotel Casino La Floresta bij de stad Parque del Plata, op zo'n 50 kilometer ten oosten van de hoofdstad van Uruguay, Montevideo. De directie van de KHL liet de dag erna in een kort communiqué weten, “het Nederlandsche stoomschip *Montferland* van Rotterdam naar Buenos-Ayres bestemd, is ter hoogte van de Pando rivier gestrand. Het stoomschip zit gevaarlijk, Assistentie is derwaarts getrokken”. Nog een dag later berichtte de KHL dat de opvarenden van het gestrande schip “allen wel” waren. De KHL noemde als plaats van stranding de monding van de Pando rivier, maar in andere documenten wordt gesproken van de Rio Solis Chico, een grotere rivier die de steden Parque del Plata en Costa Azul scheidt en die evenwijdig aan de Pando stroomt. De andere drie schepen, die net als de *Montferland* door de zware storm op drift waren geslagen en op zandbanken waren vastgelopen, waren de *Devonier* uit België, de *Tuscany* uit Engeland en de *Rugia* uit Duitsland. Niemand was omgekomen bij deze strandingen. De eerste twee waren vrachtschepen, het Duitse schip was een passagiersschip met ruim 900 mensen aan boord, Duitse vaak joodse emigranten op weg naar Argentinië. Het emigrantenschip de *Rugia* was in 1908 gebouwd, in 1919 werd het na de Eerste Wereldoorlog door de Engelsen als oorlogsbuit in beslag genomen, maar in 1921 had de Duitse rederij de Hamburg-Amerika Linie het schip van de Engelse autoriteiten kunnen terugkopen.



De *Montferland* op het strand bij de Rio Solis Chico, Uruguay

De *Montferland* zat meer dan een meter diep vast in het zand voor de kust van de rivier de Rio Solis Chico. Het was al snel duidelijk dat het niet op eigen kracht zou kunnen wegvaren. Daarom werd besloten de lading van 5.000 ton met lichters van boord te halen en bovendien zou er een geul moeten worden gebaggerd om het schip weer vrij te krijgen. Een simpele gedachte, maar het ruwe weer werkte heel erg tegen, door de zware stormen konden de lichters nauwelijks langsij komen en de gebaggerde geul slibde weer snel dicht door de sterke stroming. Op 5 augustus was eindelijk de helft van de lading overgebracht op de lichters. De directie van de KHL was niet erg tevreden over de gang van zaken, het duurde allemaal veel te lang. Ondertussen was er ook onenigheid met de bergers over de kosten van de berging. Als compensatie voor hun “no cure no pay” wilden de bergers de helft van de waarde van de geborgen lading ontvangen. De directie van de KHL vond dat wel erg veel geld. Uiteindelijk gingen de bergers aan de slag, het is niet bekend wat de overeenkomst tussen hen en de KHL is geworden. De *Montferland* vervoerde op haar dek ook nog een sleepboot, de *Bolnes*, die naar Buenos Aires moest worden overgebracht. De bergers zagen geen mogelijkheid om die zware sleepboot van boord te halen. Op 31 augustus begon de kapitein zich zorgen te maken over de stabiliteit van het schip dat steeds verder in het zand wegzakte, want hij liet de directie van de KHL weten, “Het weder is slecht. Het stoomschip stoot hevig en een ankerkabel is gebroken”. Het waaide steeds harder, er kon niet verder gewerkt worden.

De bemanning van de *Montferland* verveelde zich kennelijk met dit nietsdoen. In ieder geval besloten vijf opvarenden om op 4 september met een sloep naar het passagiersschip de *Rugia* te roeien, dat een paar honderd meter verderop was gestrand, want op dat passagiersschip met die honderden emigranten was natuurlijk meer te beleven. Tijdens de terugreis naar de *Montferland* is de roeiboort “door een hooggaande zee omgeslagen, zoodat de opvarenden te water raakten en op jammerlijke wijze verdronken”, staat in het Argentijnse weekblad “Nederland”, dat in Buenos Aires werd uitgegeven. De vijf slachtoffers waren Pieter Hoogendijk uit Zandvoort, Wilhelm Kaiser uit Hamburg, Jacobus Pieters uit Rotterdam, Johannes C. Redeker uit Amsterdam en Hendrik F. J. de Rijk ook uit Amsterdam.

Op de personeelskaart van Wilhelm Kaiser staat dat hij op 1 maart 1895 is geboren in Grodziczno in Polen, een dorp halfweg tussen Warschau en Danzig. Er staat wel bij dat hij een Duits staatsburger was, maar andere gegevens over hem, zoals de regel over “Gehuwd met” en “Werkkring voor indiensttreding bij de Maatschappij” zijn niet ingevuld. Toen hij in de haven van Buenos Aires aanmonsterde bij de Koninklijke Hollandsche Lloyd woonde Kaiser in Hamburg. Op 17 november 1922 begon zijn eerste reis op de *Montferland*, op 19 januari 1923 kwam hij aan in Amsterdam, na vijf dagen in de haven voer hij al weer uit en vier maanden later op 18 mei 1923 was hij terug in Amsterdam waar hij tijdens zijn beoordelingsgesprek van de 1^{ste} Officier te horen kreeg dat hij een zeer goede matroos was. Op 23 mei 1923 vertrok hij weer uit de haven van Amsterdam voor zijn derde en laatste reis op de *Montferland*. Dat Kaiser voor deze reis uit Amsterdam vertrokken was verklaart mogelijk waarom ten onrechte in de krantenberichten over de verdrinking van de vijf bemanningsleden stond dat hij een Amsterdamer was. Nu is ook duidelijk waarom er geen spoor van hem te vinden was in het Stadsarchief van Amsterdam of in andere Nederlandse archieven, want hij woonde helemaal niet in Amsterdam of in Nederland, maar in de Wexstrasse in Hamburg. Op zijn personeelskaart staat dat zijn lijk op 11 september was aangespoeld en dat hij daarna begraven werd op de Cementério van Mosquitos bij Canelones en ook dat op 21 november zijn familie in Hamburg op de hoogte was gesteld van zijn dood.

Hoogendijk werd op 18 september begraven op de Cementério van Mosquitos, waar later ook de andere drie bemanningsleden, De Rijk, Pieters en Redeker zijn begraven.

Ondertussen ging het bergingswerk gewoon door. Op 5 september, toen nog 500 ton lading aan boord was, moest het verdere lossen van de lading opnieuw wegens de zware stormen worden stilgelegd. En eindelijk op 11 september was de hele lading gelost, maar het duurde nog tot 22 november 1923 voordat de *Montferland* naar Montevideo kon doorvaren. Daar kreeg het op 26 november een tijdelijk bewijs van zeevaardigheid om met de

oude lading die weer aan boord was gebracht terug te varen naar Buenos Aires, waar het schip in dok ging om te worden gerepareerd. De schade viel mee. In april 1924 was de *Montferland* weer terug in Europa.

achternaam	voornaam	geboren		leeftijd	beroep	adres	
		op	te			straat	stad
Hoogendijk	Pieter	26 januari 1895	Den Haag	28 matroos	Koningsstraat 17 a	Zandvoort	
Kaiser	Wilhelm	1 maart 1895	Grodziczno, Polen	28 matroos	Wexstrasse 8	Hamburg, Duitsland	
Pieters	Jacobus	25 oktober 1889	Den Helder	23 matroos	Lange Warande 81 b	Rotterdam	
Redeker	Johannes Cornelis	5 oktober 1893	Amsterdam	29 stoker	Dapperstraat 119 hs	Amsterdam	
Rijk	Hendrik Frederikus Jacobus, de	16 september 1905	Amsterdam	17 matroos	Lindengracht 93	Amsterdam	

De vijf slachtoffers

En hoe ging het verder

De Tuscany kwam los in november 1923, de Rugia pas in mei 1924 en het lot van de Devonier is onbekend.

De Montferland is op 28 juni 1941 in de Noordzee gezonken. Het schip was met een lading suiker, vlees, staal en wol onderweg van Freemantle in Australië via Kaapstad naar Londen toen het op 27 juni 1941 om drie minuten voor middernacht voor de kust van Norfolk op de Noordzee door Duitse vliegtuigbommen werd geraakt en zo zwaar beschadigd werd dat het schip binnen 40 minuten zonk. In de beëdigde Scheepsverklaring van kapitein Braun staat, dat "hy de medegenomen zak met "confidential books" heeft overgedragen aan de commandant van den Britschen torpedojager, die hem oppikte, dat behalve het scheepsjournaal, alle overige scheepspapieren verloren zyn gegaan wegens de haast, waarmede gehandeld moest worden". Alle opvarenden werden door een Engelse torpedobootjager gered en deels in Harwich deels in Lowestoft aan land gebracht.

Ondanks navraag in het Stadsarchief Amsterdam, waar het archief van de KNSM wordt bewaard en het Scheepvaartmuseum, is het scheepsjournaal van de Montferland niet teruggevonden.

Wallsend-on-Tyne heet tegenwoordig alleen nog Wallsend, waarschijnlijk om duidelijker aan te geven dat bij Wallsend de Romeinse Muur van Hadrianus eindigt.

De Zuid-Amerika Lijn bestond van 1899 tot 1908, toen het wegens de felle concurrentie met Duitse rederijen failliet ging en werd overgenomen door de N. V. Koninklijke Hollandsche Lloyd. De KHL werd in 1936 geherstructureerd en omgedoopt tot de N. V. Tot Voortzetting van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Deze maatschappij werd daarna onderdeel van de KNSM, die in 1981 opging in de Nedlloyd en daarmee verdween de naam van de Koninklijke Hollandsche Lloyd.

Bronnen

Algemeen Handelsblad, 9 april 1921, p. 2; 8 mei 1923, p.6; 12 juli 1923, p. 3; 13 juli 1923, p. 3; 31 augustus 1923, p. 10; 6 september 1923, p. 3; 11 oktober 1923, p. 3; 23 oktober 1923, p. 3

De Maasbode, 18 mei 1923, p. 11; 29 mei 1923, p. 4; 2 juli 1923, p. 7

Eilanden-nieuws, 9 juli 2010, p. 4

Haagsche Courant, 12 juni 1923, p. 10; 11 oktober 1923, p. 9

Het Scheepvaartmuseum Amsterdam, Sander Wegereef

Het Volk, 8 september 1923, p. 3

Nieuwe Rotterdamsche Courant, 25 juli 1923, p. 11

Scheepsverklaring van het Nederlandsche Stoomschip "Montferland": verklaring onder ede gedaan op 9 juli 1941 over de ondergang van de "Montferland", gedaan door scheepskapitein G. F. Braun aan de vice-consul der Nederlanden in Londen, D. A. van Hamel

Stadsarchief Amsterdam, Pieter Flinkenflögel

Stadsarchief Amsterdam, Alex van Reenen

Stadsarchief Rotterdam, Ruth Dorn

Voorwaarts, 13 juni 1923, p. 3; 14 juli 1923, p. 3; 23 augustus 1923, p. 3; 11 oktober 1923, p. 6; 24 oktober 1923, p. 3

<http://genea.pedete.net/zand/7837.htm>

<https://archieff.amsterdam/inventarissen/inventaris/30565.nl.html>

<https://rosemarylinn.files.wordpress.com/2010/10/historia-balneario-la-floresta.pdf>

http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=4374

<http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getsimplesearch&saveToHistory=1&database=ChoiceMardig&needImages=YES&searchterm=montferland+1923>

municipio.canelones@imcanelones.gub.uy
redaccion@elelegrafo.com, Montevideo, Uruguay