

DE ONDERGANG VAN DE VOORBODE

Ton van Eijk

Inleiding

Tijdens genealogische naspeuringen naar het geslacht Bot trof ik in de gedrukte genealogie van J. Bot jr¹ als oorzaak van het overlijden van Christiaan Bot op 20 april 1944 aan: 'verdronken op zee (...) tijdens de reis van Oslo naar Bergen in Noorwegen'. Een gesprek met Willem Bot, broer van Christiaan en aanwezig bij de ramp in Bergen, als gevolg waarvan zijn broer overleed, was voor mij reden om in dit stukje oorlogsgeschiedenis te duiken.

De vaderlandse scheepvaartliteratuur vermeldt over de gebeurtenissen in Bergen in de apriildagen van 1944 niets. Slechts in het boek van Boelmans Kranenburg en Van de Voort over scheepsrampen wordt het vergaan van de Voorbode, het schip van Christiaan Bot, gesignaleerd².

In Noorwegen verscheen in 1970 een boek van de journalist Odd Strand over deze ramp onder de titel: '20. April, en dag i 1944'³. De gegevens voor mijn artikel zijn voor het overgrote deel ontleend aan deze publikatie en aan gesprekken met ooggetuigen, waaronder Willem Bot.

Knorhanen

In 1891 richtte Ary Hoogendijk Jz. de NV Doggermaatschappij op om het benodigde kapitaal te krijgen voor de bouw van stalen bunsloepen. Volgens Hoogendijk zouden deze schepen, die door hem ontworpen waren, voor het eerst zowel de beugvisserij te verse als de haringdrijfnetvisserij ter zoute kunnen uitoefenen⁴. Het werd een groot succes. In 1894 had Hoogendijk al vier van deze schepen in de vaart. Per reis brachten ze gemiddeld 389 kantjes haring aan, het hoogste gemiddelde bij de nederlandse haringvloot⁵.

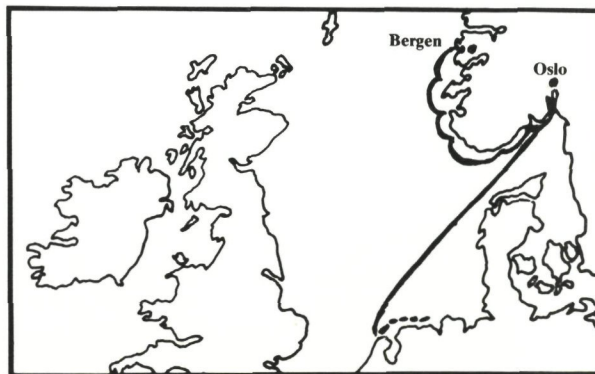
Deze bunschepen kregen hun naam vanwege de bunnen. Dit zijn scheepsruimen, die door middel van openingen in de scheepswand in verbinding staan met

de zee, waardoor de gevangen vis levend gehouden kon worden. Door de openingen af te sluiten met houten proppen werden deze schepen geschikt gemaakt voor de haringvangst.

In de periode 1901-1903 werden op de werf van P. Smit jr te Rotterdam zeven stoombunschepen gebouwd in opdracht van Hoogendijk. In de volksmond werden zij knorhanen genoemd. Als laatste uit deze serie liep in november 1903 de 176 ton metende VL 103 Adio van stapel⁶. Aanvankelijk voer het schip voor rederij De Industrie, waarvan Hoogendijk eveneens directeur was. In 1910 werd het verkocht aan de Doggermaatschappij⁷. In verband met het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd in 1915 de scheepsnaam gewijzigd in VL 103 Voorbode⁸.

In 1940 telde de vloot van de Doggermaatschappij veertien stoomschepen⁹. Na de capitulatie in de meidagen van 1940 werden al spoedig vier schepen gevorderd door de duitse marine, in 1942 zelfs negen¹⁰. Voor het gebruik betaalde de Kriegsmarine f 12,50 per schip per dag¹¹. Alleen de VL 103 Voorbode kreeg nog toestemming de trawlvissersjuit te oefenen. Echter, op 19 maart 1943 was het de beurt aan de Voorbode om de uitgedunde gelederen van de duitse vloot te gaan versterken. De Voorbode werd door de Kriegsmarinedienststelle ter beschikking gesteld van Vogemann Transport Compagnie NV, een duitse rederij, in Rotterdam gevestigd.

De laatste reis van de Voorbode.



De laatste reis

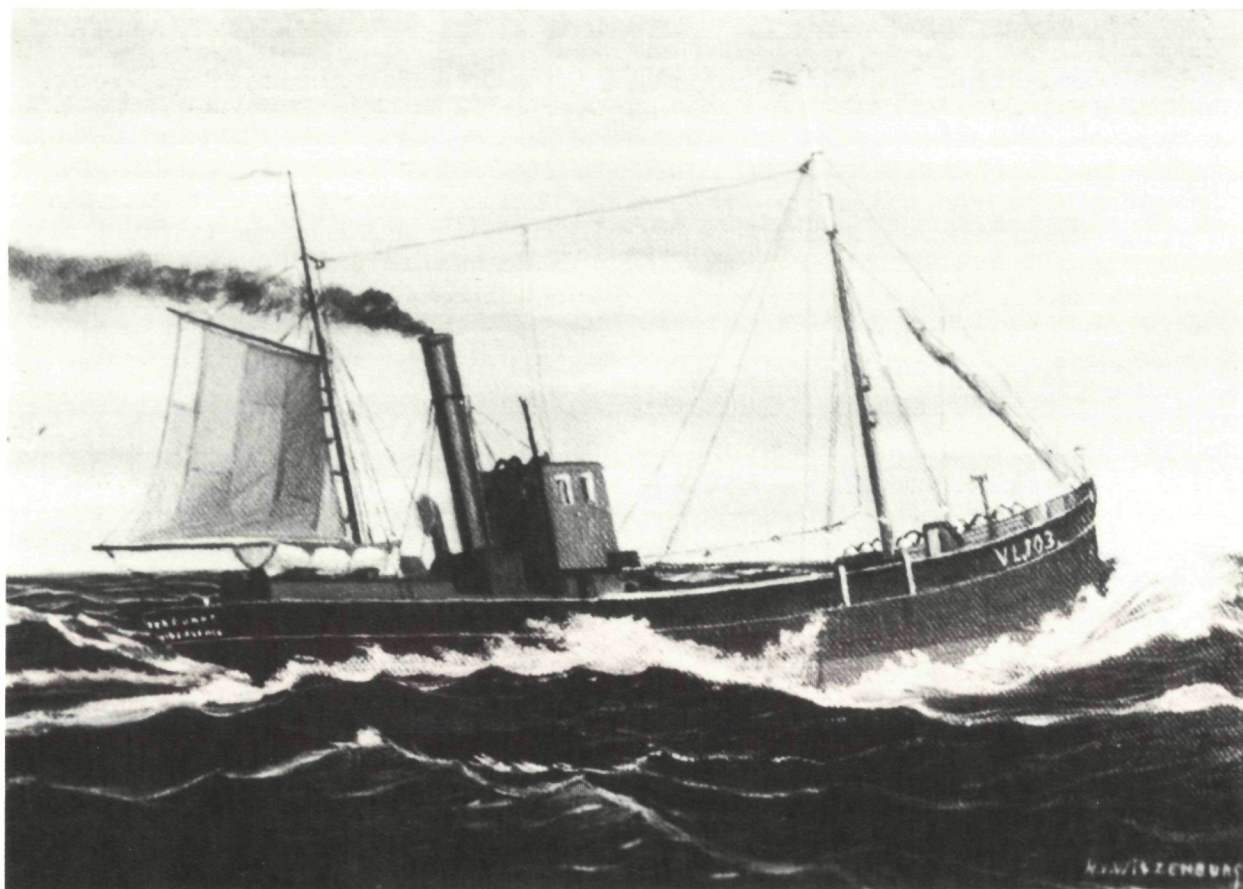
Op 5 mei 1943, notabene op de trouwdag van hun jongere broer Johan varen de schippers Christiaan en Willem Bot met hun schepen, de VL 103 Voorbode en de KW 6 Vertrouwen de rotterdamse Parkhaven uit, richting Amsterdam met een voorlopig onbekende eindbestemming.

In Amsterdam worden de nodige voorbereidingen getroffen voor een lange reis. In juni vertrekken beide schepen in een konvooi, dat verder bestaat uit de KW 122 Nico Hoos, de KW 129 Bali en de IJM 18 Jan Mayenland, onder escorte van de duitse Kriegs-

marine richting Noorwegen. 's Nachts gaat het konvooi nabij Den Helder voor anker. Bij vertrek de volgende morgen blijkt de Vertrouwen niet tijdig stoom gemaakt te hebben tot grote woede van de duitse escortecommandant. Op zijn bevel vertrekt het konvooi toch stipt op tijd: Willem Bot c.s. moeten het konvooi onderweg maar trachten in te halen.

Na aankomst in de noorse wateren worden de vijf vissersschepen omgebouwd tot koopvaardischepen. De Voorbode wordt in Langesund verbouwd bij de noorse scheepswerf Mekanisk Verksted: de bunnen worden uitgebroken tot één ladingruim en de bemanningsverblijven verhuizen naar het achterschip. In

De VL Voorbode op zee, schilderij. Ca 1930.





Binnenkomst van de VL 103 Voorbode op 24 oktober 1923.

Amsterdam waren de visserijregistratienummers al verwijderd. Omstreeks half maart is de Voorbode gereed. Laten we de noodlottige reis van de Voorbode nu van dag tot dag volgen.

27 maart. In Oslo neemt het ss Voorbode bij de Grubernes Spraengstoffabrik haar eerste lading in voor de Wehrmacht: 50 ton dynamiet, 50.000 slaghoedjes en 30 kisten lont. In Hammerfest zou de lading afgeleverd worden aan Hauans' Materialhandel, die voor de distributie zou zorgdragen. Oorspronkelijk was deze explosieve lading toegewezen aan de Vertrouwen, maar enkele hoogst noodzakelijke reparaties zorgden ervoor dat het schip niet tijdig gereed was. Na oplevering van de Vertrouwen wordt zij geladen met hout en verlaat de Oslofjord nog voor de Voorbode. Willem en Christiaan Bot spreken af in Bergen op elkaar te wachten.

Eind maart. De tweede lading voor de Wehrmacht

wordt ingenomen, nu bij Engene Fabriker in Hurum: 50 ton kneeddynamiet, 30.000 slaghoedjes en 20 kisten lont. Deze partij zou in Kirkenes door A/S Braendsel og Materialhandel aan de Deutsche Dienststellen worden verkocht¹².

5 april. De Voorbode vertrekt uit Hurum. In Horten worden kolen gebunkerd en proviand ingenomen. Op bevel van de opdrachtgever, de Höhere Feldwirtschaftsoffizier beim Wehrmachtsbefehlshaber Norwegen, wordt de lading uiterst geheim gehouden om sabotage te voorkomen. Christiaan Bot was te verstaan gegeven om zelfs de havenautoriteiten er niet van op de hoogte te stellen. Alleen bij licht zou gevaren mogen worden; 's nachts diende de beschutting van de havens opgezocht te worden. Ook mocht de voor een transport van deze aard voorgeschreven rode vlag niet worden gevoerd.

9 april. Via Langesund en Kristiansand arriveert de

Voorbode in Egersund. De havenautoriteiten zijn hier op de hoogte van de werkelijke lading, want Christiaan Bot krijgt geen toestemming om de haven binnen te varen. Noodgedwongen gaat de Voorbode 's nachts op het onbeschermd buitenwater voor anker.

11 april. Ook in Stavanger wordt de Voorbode geen toestemming verleend in de haven af te meren. Langzamerhand wordt de werkelijke lading van de Voorbode een publiek geheim, en daarmee stijgt de kans op sabotage door het actieve noorse verzet!

16 april. Vanuit Haugesund arriveert de Voorbode 's middags in de Puddefjord. Omdat in de monding geen goede ankerplaats kan worden gevonden vaart de Voorbode de fjord verder binnen, richting Bergen. Hier meert het schip af aan de Vestinggade, naast de Krosdøl, een zandvrachtschip, en recht tegenover het Bergenhus, een middeleeuws kasteel, waarin het kantoor van de Duitse autoriteiten gevestigd was. Die autoriteiten zullen zeker niet op de hoogte zijn geweest van de lading! De Vestinggade was overdag afgesloten door Duitse wachtposten, omdat Russische krijgsgevangenen het zand uit de Krosdøl losten. Dit werd gebruikt om de bunker achter het Bergenhus te verzwaren.

17 april. De Noorse havenbediende Olaf Olsen komt op de vroege maandagmorgen aan boord om de gebruikelijke formaliteiten af te handelen. Kapitein Christiaan Bot is afwezig. Van de machinist verneemt hij dat de Voorbode met een lading stukgoed onderweg is van Oslo naar Kirkenes voor de Kriegsmarine. Maar voor de reis voortgezet kan worden zal de Voorbode eerste in Bergen enige noodzakelijke machine-reparaties ondergaan. De firma Sletten & Jensen uit Bergen heeft hiertoe opdracht gekregen.

19 april. De mannen van de Vertrouwen, die inmiddels ook binnengelopen was, komen op bezoek. Dit moet een prettige afwisseling geweest zijn, want van de bemanning had alleen de kok regelmatig contact met de mannen van de Krosdøl en met de Noorse havenarbeiders.

20 april. Op deze vroege donderdagmorgen klaute-

ren Lars Hamre en Lauritz Sletten, twee onderhoudsmonteurs van de firma Sletten & Jensen, om tien voor half negen vanuit hun roeiboot aan boord van de Voorbode. Machinist Vellinga begroet hen, vergelijkt het werkbriefje met zijn opdracht en gaat hen voor naar de machinekamer. Op het moment dat het drieluik de ladder afdaalt, ruikt de machinist een vreemde, scherpe lucht. Als hij omhoog klimt ziet hij uit een mangat op het voordek een rookwalm komen. Onmiddellijk slaat hij alarm, waarschuwt zo goed en zo kwaad als maar gaat de Noorse technici en springt over de reling via de Krosdøl op de kade. Zonder verder ook maar iemand te waarschuwen, rent hij weg van de plaats van het naderend onheil. Gealarmeerd door de machinist springt Lars Hamre aan bakboordzijde overboord, en zwemt achter de Krosdøl om naar de kade. Sletten, die op de kade gesprongen was, sleurt beneden aan de kadetrapp zijn collega uit het water en samen zetten ze het op een lopen, niet wetend waarvoor!

De machinist van de Krosdøl Einar Sivertsen ziet de twee technici wegrennen en roept naar de kok van de Voorbode wat er aan de hand is, wijzend naar de steeds zwarter wordende rookwalm. Deze haalt zijn schouders op, maar als hij de rookpluim ziet, springt hij op en rent ook via de Krosdøl de kade over. Zwaaiend met zijn armen slaat hij tijdens zijn vlucht groot alarm en roept dat de Voorbode volgestouwd zit met explosieven. Op de kade ontstaat enorme paniek. Duitse wachtposten, Russische krijgsgevangenen, Nederlandse en Noorse zeelui, en verder iedereen die nog aanwezig is, hebben maar één gedachte: zo snel mogelijk weggelopen voor de explosie. De zwarte rookwalmen veranderen in vuurtongen, die al snel het dek van de Voorbode omhullen. Seconden tellen...

08.39 uur. Een oorverdovende klap verscheurt de vredige stilte van Bergen: 100.000 kilo springstof komt tot ontploffing. Een vuurzuil van wel 30 meter verlicht de hemel. De Voorbode wordt uiteengereten, brokstukken worden honderden, ja zelfs duizenden meters weggeslingerd. De luchtdruk doet ruiten versplinteren, ramen en deuren worden ingedrukt, daken worden van de huizen gelicht en muren worden omver geblazen. Zelfs het Bergenhus met



Bergen (Noorwegen) in brand na de explosie op de Voorbode op 20 april 1944.

zijn dikke muren wordt zwaar beschadigd. Door de luchtdruk ontstaat een vloedgolf die een 800 ton metend schip op de kade werpt! Overal ontstaan branden in de merendeels houten woonwijken door rondvliegende brandende brokstukken en omgeval-
len kachels, de bevolking slaat op de vlucht . . .

Aan boord van de *Vertrouwen*, welke aan de andere zijde van het *Bergenhuis* ligt afgemeerd, wordt Willem Bot opgeschrikt door de enorme explosie en door de

vuurgloed. Realiserend wat er moet zijn gebeurd, springt hij aan land en baant zich een weg door de menigte vluchtende mensen, richting Voorbode, of wat er nog van over is. Op de vestingskade treft hij de dode lichamen aan van stoker Zwaneveld en van matroos Klaas de Heyer van de Voorbode. Zijn broer Christiaan Bot is en blijft onvindbaar. Van de overlevende bemanningsleden verneemt hij later dat ten tijde van de explosie zijn broer aan boord was. Ook hij moest zijn omgekomen.

De verliezen

Aan noorse zijde vielen 95 doden, 500 zwaargewonden en 4.500 lichtgewonden, aan duitse zijde 21 doden en 102 gewonden. Aan materiële schade werd onder meer geleden: 30 schepen gezonken; 131 huizen verwoest, 183 zwaar beschadigd en 3.422 licht beschadigd. Van de Voorbode lieten stoker Zwaneveld,

matroos De Heyer en kapitein Bot, wiens lichaam ruim een maand later zwaar verminkt uit het water werd gehaald, het leven. De eerstgenoemden werden in Bergen begraven, de laatste werd na crematie overgebracht naar Vlaardingen en daar ter aarde besteld op de algemene begraafplaats.

De haven van Bergen na de ontploffing van 20 april 1944.



Het onderzoek

Zowel door de noorse als door de duitse autoriteiten werden onderzoeken ingesteld: de bemanningsleden van de Voorbode en van de Vertrouwen werden grondig aan de tand gevoeld. Ook werd de Vertrouwen doorzocht door de Wehrmacht, die op zoek was naar de spoorloze kapitein van de Voorbode. Het noorse Naeringsdepartementet concludeerde dat spontane ontbranding in het kolenruim de oorzaak was¹³. Dit lijkt niet waarschijnlijk, want tijdens de verbouwing waren de kolenbunkers leeggehaald. Ook heeft kapitein Bot op de fatale ochtend om circa 7 uur nog een rondje over het schip gemaakt, waarbij hij geen alarmerende verschijnselen waarnam. Na 7 uur is bovendien de kok nog in het ruim geweest om brandhout te halen voor zijn fornuis! De kok moest vlak voor de explosie nog gewaarschuwd worden door de machinist van de Krosdøl.

Volgens de Wehrmacht was er duidelijk sprake van sabotage door het noorse verzet. In de stad werden opsporingsberichten verspreid voor twee van sabotage verdachte noren. In Bergen bestond een communistische verzetsgroep, die na de duitse inval in Rusland in 1941, maar vooral na de russische operaties in het noorden van Noorwegen in 1943, voortdurend sabotage pleegde¹⁴. Gelet op de eindbestemming van de Voorbode (Kirkenes en Hammerfest in noord-Noorwegen) is het waarschijnlijk dat de explosieven gebruikt zouden worden om de russische opmars te vertragen door het opblazen van bruggen en andere strategische punten.

Langzamerhand was de werkelijke lading van de

Vorbode een publiek geheim geworden. Mogelijk heeft het verzet de verjaardag van Hitler (20 april) afgewacht om een indrukwekkende daad te stellen. De verzetsgroep lijkt echter de kracht van de explosie onderschat te hebben. Dit kan ook de reden geweest zijn dat nooit enige groepering de verantwoording op zich genomen heeft voor deze grootste ramp, die Noorwegen tijdens de tweede wereldoorlog te verwerken heeft gekregen. Het zou hen immers niet in dank zijn afgenomen.

Noten

- 1 J. Bot jr. *Het Vlaardingse Geslacht Bot*. Rotterdam, 1949. blz. 80.
- 2 H. A. H. Boelmans Kranenburg en J. P. van de Voort. Een zee te hoog; scheepsrampen bij de Nederlandse zeevisserij 1860-1976. Bussum, 1979. blz. 128.
- 3 Odd Strand. 20. April; en dag I 1944; eksplosjonsulykken i Bergen. Bergen, 1970. Voor zover niet nader aangegeven zijn alle gegevens aan dit boek ontleend.
- 4 J. P. van de Voort. De rederijen en handelmaatschappijen Hoogendijk en de Doggermaatschappij in de jaren 1745-1975. Vlaardingen, 1975. blz. 18.
- 5 Hetzelfde werk. blz. 19.
- 6 De zeven stoombunschepen waren: VL 195 Prins Hendrik der Nederlanden, VL 196 Johanna, VL 156 Koningin Emma, VL 199 Martha Maria, VL 185 Noordster, VL 86 Au Revoir en VL 103 Adio.
- 7 Jaarverslag Doggermaatschappij 1910.
- 8 Jaarverslag Doggermaatschappij 1915.
- 9 Jaarverslag Doggermaatschappij 1943.
- 10 Jaarverslag Doggermaatschappij 1945.
- 11 Jaarverslag Doggermaatschappij 1943.
- 12 Brief van 21 september 1944 van het Naeringsdepartementet aan de Wehrmachtsbefehlshaber Norwegen.
- 13 Dezelfde brief.
- 14 Interview met B. Aalerud, inwoner van Bergen.