



chris  
van  
henegouwen

# Atlantis

roman over een  
zeereis en een  
Joodse geschiedenis

ATLANTIS

Van dezelfde auteur verscheen in  
2015 de roman **De herkeuring**.

Chris van Henegouwen

# Atlantis

roman over een zeereis en een Joodse geschiedenis

2019

Amsterdam

## **Atlantis**

Copyright © 2019 Chris van Henegouwen

Auteur: Chris van Henegouwen

Uitgave: Eigen Beheer

Druk: Pumbo.nl

Roman

ISBN 978-90-823812-2-1

NUR 301

Thema Subject Code FV

[chrisvanhenegouwen@gmail.com](mailto:chrisvanhenegouwen@gmail.com)

[cvhene.nl](http://cvhene.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

verhalen over de oorlog

vertel ze

anders geloof je het niet

# Woord vooraf

De inspiratie voor mijn tweede roman komt van Andrée van Es (opnieuw een politica, nadat Jetta Klijnsma de aanzet had gegeven tot mijn eerste boek). Zij was eens juryvoorzitter van een literatuurprijs en verblijdde zich er bij de presentatie van de long list over dat het thema Tweede Wereldoorlog niet of nauwelijks meer aan de orde was gekomen in de genomineerde romans.

Mijn bevreemding over die opluchting plantte zich als een mosterdzaadje in het onbewuste en trok mij allengs naar het onderwerp Holocaust toe met de vraag hoe dicht niet-Joden bij de verschrikkingen van de Jodenvervolging kunnen komen.

De directe aanleiding voor dit boek vormde het overlijden van mijn oudste broer die als stuurman gediend had op de grote vaart.

Al schrijvend bleken deze twee sporen uit te kunnen monden in één verhaal. Feiten en fictie lopen daarbij dwars door elkaar heen.

Amsterdam, 11 augustus 2019

Chris van Henegouwen

# Inhoud

Nederland	<i>1</i>	Sobibor	<i>116</i>
Engeland	<i>15</i>	Duitsland	<i>120</i>
Denemarken	<i>20</i>	Palestina	<i>125</i>
Migranten	<i>35</i>	Israël	<i>131</i>
Atlantische Oceaan	<i>43</i>	Zionisme	<i>137</i>
Portugal	<i>48</i>	Jeruzalem	<i>144</i>
Brazilië	<i>54</i>	Oswiecim	<i>151</i>
Afrikanen	<i>67</i>	Duitsers	<i>159</i>
Onderduik	<i>72</i>	Evenaar	<i>165</i>
Auschwitz	<i>78</i>	Confrontatie	<i>175</i>
Verhalen	<i>93</i>	Vermist	<i>180</i>
Bergen-Belsen	<i>98</i>	Marine	<i>187</i>
Ondergang	<i>103</i>	Mariniers	<i>200</i>
Londen	<i>112</i>	Argentinië	<i>210</i>



# Nederland

Ruim drie eeuwen geleden liet Rembrandt van Rijn zich een paar jaar voor zijn overlijden met een bootje naar de noordelijke oever van de rivier het IJ roeien, om een dood meisje te tekenen dat ter afschrikking opgehangen was op het galgenveld. Het was de schilder eerder die dag ter ore gekomen dat de achttienjarige dienstbode uit Denemarken door het Amsterdamse stadsbestuur wegens moord veroordeeld en door een beul op de Dam terechtgesteld was. Het onschuldig ogende jonge gezichtje werd door de kunstenaar vastgelegd voor de geschiedenis – haar armen bungelden slap langs het lichaam.

Aan de andere kant van het IJ stonden in het begin van de twintigste eeuw op een scheepswerf op Oostenburg – de VOC had in vroeger tijden honderden schepen laten bouwen op hetzelfde eiland – een paar galgen opgesteld. De recent uitgevonden elektrische booglampen die eraan opgehangen waren zorgden voor de verlichting van het in de steigers staande stoomschip *Rembrandt*, dat in het driehonderdste geboortjaar van de schilder te water gelaten zou worden. De mailboot overtrof in omvang alle zeeschepen die ooit eerder in Amsterdam van een helling waren gelopen en zou twee decennia lang tussen Europa en Indië heen en weer gaan varen.

Voor een rederijkantoor aan de Oostelijke Handelskade in de

hoofdstad lag aan het eind van de negentiende eeuw het passagiersschip *Koning Willem I* afgemeerd na zijn proefvaart op de Noordzee. Vlak voordat de kiel van de *Rembrandt* gelegd werd, vertrok de jonge dominee Van den Berg ermee naar de Oost om als zendingsconsulent te gaan werken in Batavia.

Na gedoopt te zijn door Koningin Wilhelmina liep in 1920 ook Hr. Ms. *Sumatra* van stapel op een werf aan het IJ. De lichte kruiser zou in de jaren dertig voornamelijk gaan patrouilleren in de wateren rond Nederlands-Indië. Twintig jaar na de tewaterlating vervoerde het snelle marineschip prinses Juliana en haar beide dochters om veiligheidsredenen van Engeland naar het Canadese Halifax, dat vernoemd was naar de Noord-Engelse stad die ook zijn naam zou geven aan een van de meest ingezette bommenwerpers in de Tweede Wereldoorlog.

De reistijd tussen Nederland en Indië was in de negentiende eeuw met bijna een kwart bekort door de grootschalige aanleg van spoorlijnen. Passagiers op weg naar Holland gingen dikwijls al in een Franse of Italiaanse haven van boord en verruilden er het stoomvaartuig voor een spoorrijtuig. Dat scheelde hen een week reizen en bespaarde menigeen bovendien een aanval van zeeziekte in de Golf van Biskaje.

Halverwege de jaren twintig arriveerde het ss *Rembrandt* vanuit Tandjong Priok in Genua, met aan boord Iris van den Berg en haar vader. De dominee was pas op latere leeftijd getrouwd en had na een kortstondig huwelijk – dat geëindigd was als gevolg

van het voortijdige overlijden van zijn vrouw door hartfalen – mede in het belang van zijn dochter besloten om terug te keren naar Holland.

Na een overnachting in het Grand Hotel vervolgden de twee hun reis per trein en een dag later kwam het protestantse gezinnetje aan in het Brabantse Almkerk, waar dominee Van den Berg beroepen was in de gereformeerde kerk.

Het halve dorp was uitgelopen om de eerste dienst van de nieuwe predikant bij te wonen en de gelovigen hadden het een fijne samenkomst gevonden, met woorden van vermaning en berisping, maar ook met een vertrouwd gevoel van geborgenheid. De voorganger had een leerzame preek gehouden over hoe de ene mens de andere een wolf kan zijn.

Tegen het einde van zijn bestaan – het is opmerkelijk hoe kort zo'n imposant schip soms maar meegaat – werd de *Rembrandt* uit de lijndienst op Indië gehaald en organiseerde de ANWB er nog een paar tochtjes mee naar Noorwegen en Denemarken.

De jaren dertig brachten depressie en verval, buiten ons land uitmondend in totalitarisme. Dominee Van den Berg had niet nage laten er vanaf de kansel voor te waarschuwen.

Iris vond de ware in haar leven en wilde met haar partner aan beider toekomst gaan bouwen in het noorden van het land. Haar man zou zich er gaan bezighouden met het verladen van aardappelen, uien en ijzeroer.

Op de laatste donderdag van mei 1940 kwam de zon 's ochtends om half zes op, maar liet zich verder de hele dag niet zien. De lucht boven Amsterdam was grijs en grauw toen het casco van het motorschip *Atlas* te water werd gelaten op een werf op de noorderoever van het IJ. En het zou nog acht jaar duren voordat hij zou gaan doen waarvoor hij gebouwd werd: passagiers en vracht vervoeren tussen Europa en Zuid-Amerika.

Het passagiersvrachtschip van ruim zeventuizend bruto registerton zou aangedreven worden door een dieselmotor met een vermogen van ruim vierduizend pk. Bij wijze van eerbetoon was hij vernoemd naar een Nederlands vrachtschip dat in de Eerste Wereldoorlog door een Duitse U-boot tot zinken was gebracht.

Eveneens op die dag werd in Calais een van de latere grondleggers van de Nederlandse SS door oprukkende Duitse troepen bevrijd. De NSB'er was kort voor de oorlog opgepakt en om veiligheidsredenen in Frankrijk geïnterneerd.

Drie weken eerder was het achttiende Duitse leger Nederland binnengevallen en had ons land binnen vijf dagen aan zich onderworpen. Met de val van de Grebbeberg op tweede pinksterdag – de Valleistelling was onze hoofdverdedigingslinie – was het lot van de natie bezegeld. Diezelfde dag nog sloegen koningin en regering op de vlucht.

Ook een aantal gloednieuwe oorlogsschepen vertrok hals over kop uit Nederland, om een veilige haven te zoeken aan de andere kant van de Noordzee. Dikwijls met te weinig bemanningsleden

aan boord – er was haast bij.

Zonder kapitein en met nog geen vijfde van het gebruikelijke aantal opvarenden werd de nog niet afgebouwde kruiser Hr. Ms. *Jacob van Heemskerck* – vernoemd naar onze eerste zeeheld – van Amsterdam naar Engeland overgevaren. De top van Defensie wilde de Duitsers deze buit onthouden en gaf op de eerste oorlogsdag al meteen opdracht voor zijn vertrek.

Een nieuwe onderzeeër – met als oudste officier aan boord een latere minister van Defensie en minister-president – wist tijdig de haven van Portsmouth te bereiken, en ook dit marinevaartuig werd in Engeland pas voltooid.

In Vlissingen moest marinepersoneel ingezet worden op de *Zuiderzee* – de krachtigste zeesleper waarover Nederland destijds beschikte – om de sleepklus van een torpedojager bijtijds te kunnen klaren. Prinses Juliana had zeven jaar eerder de proefvaart van de motorsleepboot luister bijgezet met haar aanwezigheid, nadat hij op een Amsterdamse werf was voorzien van twee dieselmotoren. De *Zuiderzee* zou in de oorlogsjaren de levens van honderden zeelieden redden.

Koopvaardij schepen die buitengaats voor anker lagen hadden juist net voor het begin van de Duitse aanval opdracht van de regering gekregen om op te stomen naar Rotterdam en werden zo tragischer wijs een gemakkelijke prooi voor de vijand.

In Duinkerken werd eind mei operatie Dynamo uitgevoerd voor de evacuatie van Britse militairen. Premier Churchill vloog

naar Parijs voor overleg met de Franse regering over de terugtrekking. Tienduizenden soldaten werden dagelijks in honderden grote en kleine schepen Frankrijk uitgehaald. Een kwart ervan zou door de Duitsers tot zinken gebracht worden.

In Amsterdam pleegden in de eerste oorlogsmaand meer dan honderd Joodse inwoners zelfmoord – nog eens eenzelfde aantal deed daar een mislukte poging toe. Ze hadden hun arrestatie niet lijdzaam af willen wachten.

In Auschwitz arriveerden de eerste Poolse gevangenen. Enkele van hen zouden er bijna vijf jaar verblijven.

De bevolking zette zich al gauw aan het opruimen van de door de invasie aangerichte schade en binnen de kortste keren hernam het leven in Nederland zijn gewone gang.

De ontstaansgeschiedenis van de *Atlas* was nog probleemloos geweest. De Raad van Bestuur van Stoomvaart Maatschappij Metz & Van Driessen had opdracht gegeven voor de bouw van vier koopvaardijsschepen en spoedig waren de eerste contouren van de *Atlas* en zijn zusterschepen op de tekenafels van de scheepsarchitect verschenen. De eerste jaren van hun bestaan zouden echter moeizaam verlopen.

Bestuursvoorzitter Jakob Metz was een telg uit een oud Joods-Rotterdams geslacht dat al bijna een eeuw in de scheepvaartwereld actief was. De familie had na een faillissement in de jaren twintig vol goede moed opnieuw een modern bedrijf uit de grond

gestampt, waar de concurrentie met scheve ogen naar keek. De fusie in 1931 met tankerbedrijf Justus van Driessen had een welhaast onverslaanbaar geachte combinatie opgeleverd. Het grote optimisme had geleid tot de opdracht aan een Amsterdamse scheepswerf voor de bouw van het kwartet nieuwe zeeschepen voor de grote handelsvaart.

Iris van den Berg was getrouwd met Eppo Luiting, een handelsagent van een im- en exportbedrijf in de Alblasserwaard die ze had leren kennen in een leeszaal in Dordrecht, waar ze na de middelbare school enige tijd werkzaam was geweest terwijl ze nadacht over haar toekomst.

Haar latere man had haar foto gezien in de etalage van een lokale portretfotograaf en was er binnen in de winkel op gebrand geweest om haar naam te achterhalen. Met enig aandringen was het hem gelukt een adres aan de winkelmedewerker te ontfutse- len. Na de betaling van een passende vergoeding was het perso- neelslid bereid geweest hem te informeren over haar werkkring. Zo was Eppo, die geen uitgesproken lezer was, voor het eerst van zijn leven lid geworden van een openbare bibliotheek.

Het jonge paar vestigde zich in een voormalige tandartsprak- tijk aan de havenkant van het Friese Harlingen en kreeg in een natte novembernacht in het eerste oorlogsjaar hun eerste zoon.

Iris wandelde dagelijks met de kleine, naar zijn opa vernoem- de Evert, langs de kade aan de Noorderhaven. Zodra hij wat gro-

ter was geworden mocht hij met zijn vader mee om de schepen te bezoeken die goederen voor de handelsfirma vervoerden.

Het was aan boord van een groot wit koelschip dat pootaardappelen aan het laden was voor de Egyptische markt, dat het verlangen in hem geboren werd om later ook te gaan varen.

Dominee van den Berg leefde niet meer toen Evert geboren werd. Na een concertbezoek op een zomerse zaterdagavond in de Harmonie in Leeuwarden, in een weekend waarin hij bij zijn zwangere dochter logeerde, verongelukte de personenwagen, waarin hij en zijn schoonzoon meereden, op de terugweg naar Harlingen. Duitse verplegers in een passerende Rode Kruisauto van de Wehrmacht hadden drie mannen aangetroffen aan de rand van de rustige Rijksstraatweg bij Dronrijp – er was nog maar weinig verkeer in die tijd, er waren meer Joodse inwoners dan auto's in Nederland.

Hun bruine tweedeurs Opel Kadett was in een slip geraakt, tegen een boom gebotst en tot stilstand gekomen op de trambaan. Door de klap waren de inzittenden er met voorbank en al uitgeslingerd. De bestuurder van het voertuig had zijn kaak gebroken, waardoor hij niet kon praten, en de twee passagiers waren buiten bewustzijn. Pas na aankomst in het Diaconessenhuis in de Friese hoofdstad kon de identiteit van de slachtoffers van het eenzijdige ongeval vastgesteld worden.

Eppo kwam ervan af met een gebroken linkerarm. De zakenrelatie van hem, die achter het stuur gezeten had, overleefde het



ongeluk eveneens. Maar zijn schoonvader overleed na een uren durend medisch gevecht op de operatietafel. Hij was nog geen zestig jaar oud geworden en zou zijn kleinzoon nooit zien.

De bezetting van zijn geliefde Indië was de gerepatrieerde gereformeerde predikant bespaard gebleven. De koloniale overheid was in 1942 niet opgewassen gebleken tegen de Japanse militaire suprematie en deze keer waren het de Hollanders die achter het prikkeldraad terechtkwamen.

Er wordt vaak schande van gesproken dat de Amerikaanse regering na de aanval op Pearl Harbor Japanse Amerikanen op liet pakken, de Indische regering deed in mei 1940 hetzelfde met Duitsers. Ook de Joden onder hen, die Duitsland en Oostenrijk nou juist waren ontvlucht om aan de nazi's te ontkomen en daarom de wijk hadden genomen naar door Nederland gecontroleerd gebied, werden op Sumatra in kampen geïnterneerd.

Honderden gevangenen kwamen om het leven toen het schip waarmee ze – vanwege de opmars van het Japanse leger – naar Brits-Indië werden vervoerd, vlak na vertrek voor de kust door Japanse vliegtuigen werd gebombardeerd en daardoor lek sloeg.

De Nederlandse opvarenden vluchtten in de reddingsboten en overleefden de aanval. De overigen aan boord werden aan hun lot overgelaten en de meesten van hen – onder wie alle Joden – verdronken. Gevlucht voor Duitsers, bestookt door Japanners, in de steek gelaten door Nederlanders.

De Duitse bezetter confisqueerde de koopvaardijsschepen die gebouwd werden in opdracht van Metz & Van Driessen. Ze werden eigendom van de Kriegsmarine en omgebouwd voor militaire doeleinden.

De *Atlas* werd veranderd in een troepentransportschip en op voor- en achterdek voorzien van luchtafweergeschut. Aan de afbouwkade werd hij herdoopt in *Zannaga* – naar een rivier in voormalig Duits-Kameroen – en in beheer genomen door een rederij in Hamburg. Begin 1942 werd de *Zannaga* in bedrijf gesteld en voor de verplaatsing van militairen en materieel pendelde hij sindsdien heen en weer tussen de bezette landen Noorwegen en Denemarken.

Tweede stuurman Evert Luiting bekeek de foto's die op zijn bureau lagen, terwijl hij ze netjes onder elkaar rangschikte. Hij had een uur geleden alvast een schoon tropenuniform aangetrokken, met het oog op het diner van die avond met een paar lokale bestuurders in een restaurant in Buenos Aires. Maar hij had zijn bezwete armen alweer af moeten drogen met een handdoek, omdat de airco het had begeven en het was snikheet in zijn hut op het shelterdek. De elektricien kon geen soelaas bieden want die was al aan wal gegaan en zou naar verwachting pas na het weekend weer boven water komen. De meeste bemanningsleden en alle passagiers waren vertrokken – het was stil aan boord.

De beelden op het grenen tafelblad riepen tal van herinnerin-

gen bij hem op. De meeste schepen die erop stonden waren ooit in Amsterdam gebouwd of hadden er hun thuishaven gehad. En sommige ervan hadden bijgedragen aan de loop van de geschiedenis waardoor hij hier nu zat. Stuurman Luiting was ervan doordrongen dat een mens een product is van het verleden en zelf ook weer vormgeeft aan de toekomst van anderen. En hij realiseerde zich ook dat uit nare gebeurtenissen voor de een iets positiefs voort kon komen voor een ander.

Opa Van den Berg was in 1922 kandidaat geweest voor de Tweede Kamerverkiezingen, maar op een plaats op de lijst die niet hoog genoeg was om zonder voldoende voorkeurstemmen gekozen te kunnen worden. En dat was maar goed ook, dacht Luiting, want als zijn grootvader carrière gemaakt had in de Tweede Kamer, hadden zijn ouders elkaar in de jaren dertig nooit ontmoet in die bibliotheek in Dordrecht en was hij niet geboren.

Nou was campagnevoeren vanuit Java, waar hij toen nog woonachtig en werkzaam was, eigenlijk ook niet goed te doen geweest. Dat vormde, naast het verlies van oma, een tweede reden voor zijn grootvader om terug te keren naar Nederland. In de hoop daardoor bij de eerstvolgende verkiezingen meer kans te maken op het veroveren van een Kamerzetel, had zijn moeder hem eens verteld. Het was de teleurstelling van zijn leven geweest dat de partijleden hem niet voor een tweede keer op de kandidatenlijst hadden willen plaatsen. Hij had ruimte moeten maken voor een latere minister-president.

De *Rembrandt* was voor de oorlog al gesloopt en de *Koning Willem I* was in Franse dienst tussen Marseille en Marokko gaan pendelen, stond er met potlood op de achterkant van de foto's geschreven.

De oude *Sumatra* was in de dagen na D-day roemloos geëindigd als golfbreker voor de Normandische kust. Daarmee was hij weliswaar van nut geweest voor de geallieerde invasie, maar in een rol die nauwelijks eervol genoemd kon worden.

Luiting haalde zich een verslag voor de geest dat hij eens in het maandblad *Het Beste* had gelezen van de reis van de kruiser naar Canada, waarbij hij geëscorteerd werd door de *Jacob van Heemskerck*, het enige marineschip dat de *Sumatra* kon bijhouden. De opvallende aanhankelijkheid van de bemanning die daarin beschreven stond was ruim twee decennia later nog maar moeilijk invoelbaar: matrozen hadden zich ontroerd getoond nadat Juliana een weekje met hen had meegevaren. Haar afscheidswoord waren als aandenken en eerbetoon vereeuwigd op een koperen wandplaat.

Een Amsterdamse oudoom aan moederszijde, die voor de oorlog op verscheidene havensleepboten had gediend en geëindigd was als gezagvoerder op een ervan, was na een kort ziekbed overleden in een hospice in West-Friesland en bleek hem een aantal foto's te hebben nagelaten. Luitings vriendin Susan de Vries had ze naar zijn eerstvolgende port of call gestuurd en hij had de opnamen vanmiddag op het postkantoor opgehaald.

Oom Doeve had bijna alle schepen op de kiekjes ooit zelf eens gesleept en een paar ervan hadden een rol gespeeld in de geschiedenis van de familie.

Zijn oudoom had het zeemansvuur verder in hem aangewakkerd en in zijn tienerjaren het besluit om te gaan varen mede vormgegeven: 'Ik heb de kans niet gehad jongen, ik kon niet leren. Jij hebt een goed stel hersens, laat je door niemand tegenhouden en ga je rangen halen,' had hij hem op een verjaardag op het hart gedrukt.

Op de hbs volgde de zeevaartschool en na een paar vakantie-tochtjes met Groningse kustvaarders had Luiting als negentienjarige stuurmansleerling aangemonsterd voor zijn eerste reis op de grote vaart.

Hij zou meteen even een briefje aan zijn vriendin op de bus doen. Hij was blij verrast met de toegestuurde foto's, alleen begreep hij niet waarom er een schets van een opgehangen meisje boven op het stapeltje lag. De foto leek afkomstig te zijn uit een magazine en was met lijm op een stukje karton geplakt, kennelijk met de bedoeling om het te verstevigen. Luiting zag het verband ervan met de scheepsfoto's niet.

Hij pakte een loep uit de bovenste la van zijn bureau en bekeek de foto's van de *Atlas* nog eens aandachtig. Het was een vreemde gewaarwording: hij bevond zich nu aan boord van datzelfde schip, althans de achterste helft ervan.

'Ja, die hebben de Engelsen lelijk te grazen genomen,' zei eer-

ste stuurman Huub de Jongh die een sigaret kwam bietsen – hij was door zijn zware shag heen – en even wilde napraten over de dramatische gebeurtenissen aan boord in de afgelopen weken.

'Weet je wanneer dat precies was?' vroeg Luiting.

De Jongh dacht even na. 'Dat moet in '42 geweest zijn, augustus '42.' En hij voegde er op een verbaasde toon aan toe: 'Het is nog een wonder dat hij de oorlog heeft overleefd.'

De eerste stuurman ging op zijn praatstoel zitten en deed het hele verhaal nog eens uit de doeken. In grote lijnen kende Luiting het al, maar daar liet zijn collega zich niet door ontmoedigen. De Jongh werd beschouwd als de expert aan boord als het om hun rederij ging en de geschiedenis van dit schip had hij jaren geleden eens helemaal nageplozen.

Luiting pakte er een paar biertjes bij.

De auteur is geboren in de Veenkoloniën, bezocht het vvo in Groningen, studeerde economie in Amsterdam en publiceerde in 2015 de roman **De herkeuring**.

*Rembrandt* **slaven**

*Recife* **Afrika** schip

**KZ** *Halifax* **Israël**

**stuurman** *Palestina*

*Jood* **Duits** Buenos Aires

*Arabier* **oorlog** **SS**

*Brit* *Jeruzalem*



De roman **Atlantis** volgt een Joodse familie vanaf het Portugal van de Inquisitie, het kolonialisme in Brazilië en de vervolging in de oorlog, tot en met het ontstaan van de staat Israël. De Portugese Jood Samuel Pinto werd aan het eind van de zestiende eeuw in Lissabon vervolgd en vluchtte naar Amsterdam. Zijn zoon handelde in Recife in Afrikaanse slaven. Nakomelingen van hem belandden in Duitse vernietigingskampen in Polen. Een paar overlevenden daarvan vonden een goed heenkomen in Palestina. Tijdens de reis van het koopvaardijship *Atlantis* van Rotterdam naar Zuid-Amerika buigen passagiers zich over de Joodse geschiedenis. Voordat het zover komt moet het schip eerst de Tweede Wereldoorlog nog doorstaan.

ISBN 9789082381221



9 789082 381221