

DE REIS MET DE DORA, EEN WRAKKE SCHUIT MET SLAVENRUIMEN

door Chaya Brasz

Dit artikel stond op 1 mei 1993 in Vrij Nederland. Voor Aleh is het met een derde ingekort. Tot deze publicatie was de rol van de Nederlandse overheid in de Nederlandse geschiedschrijving over de Dora onbekend. Vanwege de onthulling van die rol in dit artikel had Vrij Nederland er alle ruimte voor over.

In de ochtend van zondag 16 juli 1939 voer een klein schip, de Dora, onder Panamese vlag de Amsterdamse haven uit. Het was volgepakt met ruim driehonderd vanuit nazi-Duitsland naar Nederland gevluchte Joden en ongeveer twintig Joodse Nederlanders. De Nederlandse regering wist officieel nergens van, maar stond het vertrek oogluikend toe. In de nacht van 11 op 12 augustus zette de Dora de vluchtelingen af op de kust van het Britse mandaatsgebied Palestina. De eerste en enige tocht van illegale immigranten naar Palestina, die vanuit een

Noordepese haven werd ondernomen, kwam hiermee tot een goed einde. Een 'wrakke schuit met slavenruimen' redde honderden vluchtelingen van de ondergang. Drie weken later begon de Tweede Wereldoorlog.

Eind 1938 bevonden zich in Nederland ruim duizend 'Palestinapioniers', chaloetsiem, jonge mensen die in Nederland een agrarische of ambachtelijke opleiding (hachsjar) volgden, waarna ze zouden doorreizen naar Palestina. De meesten van hen waren afkomstig uit Duitsland of Oostenrijk en kwamen als vluchtelingen voor



De Dora

het nationaal-socialisme naar Nederland. De 'Deventer-vereiniging voor de vakopleiding van Palestinapioniers,' die sinds 1918 bestond, en het in 1933 opgerichte 'Joodsche Vluchtelingencomitee' slaagden erin tijdelijke verblijfsvergunningen voor hen te bemachten. De Deventer-vereniging organiseerde individuele opleidingsplaatsen bij Nederlandse boeren. Met steun van het Vluchtelingencomité was in 1934 het Werkdorp Nieuwesluis in de Wieringermeerpolder opgericht, een groot opleidingsinstituut voor doorreis naar onder andere Zuid-Amerika en Palestina. Voor religieuze jongeren bestond een eigen vereniging, Dath wa-Arets, met opleidingscentra onder andere in Franeker.

Van 'doorreizen' was aan het einde van de jaren dertig nauwelijks sprake. De grenzen zaten overal dicht. Velen vestigden hun laatste hoop op Palestina/Eretz Israël, waar het Joodse volk een nationaal tehuis was beloofd. De Britse mandaatsregering stelde echter steeds minder certificaten voor Palestina ter beschikking. Het Jewish Agency gaf bij de verdeling ervan voorrang aan Joden in Duitsland en Oostenrijk, die het meest bedreigd waren. Joden in 'veiliger' landen stonden op wachtlijsten, ook in Nederland. Vanuit heel Europa probeerden mensen met vaak nauwelijks zeewaardige schepen illegaal naar Palestina te ontkomen.

Toen de Nederlandse regering eind 1938, na de Kristallnacht en de daarmee gepaard gaande vervolging in Duitsland honderdvijftig Duitse pioniers toeliet op voorwaarde dat ze binnen een jaar zouden vertrekken, werd voor het eerst vanuit Palestina het plan geopperd om een illegale emigratie vanuit Nederland te organiseren. De officiële Joodse gemeenschap in Nederland moedigde dit niet aan. Ook prof. David Cohen, voorzitter van het Vluchtelingencomité en zijn broer Ru Cohen van de Deventer-vereniging wezen illegale activiteiten af, een voorbode van de politiek van de Joodse Raad tijdens de bezetting, waarvan David Cohen toen voorzitter was.

De Hagana, het ondergrondse verdedigingsleger van de Joodse gemeenschap in Palestina, dacht er anders over. Geruchten over een op handen zijnde illegale emigratie vanuit Nederland hielden de chaloetsiem dan ook vanaf december 1938 in spanning. In die maand werd plotseling een groep pioniers apart gehouden in het Werkdorp in de Wieringermeerpolder, waar Uri Kochba (Walter Koch) werkte als afgevaardigde van de Chaloets-beweging in Palestina. Na aanvankelijke planning van een treinreis naar Frankrijk waar de groep aan boord zou gaan van een illegaal schip, nam de Hagana het besluit een boot vanuit Amsterdam te laten vertrekken. Uri Kochba bracht de chaloetsiem uit Wieringen onder op geheime plaatsen in Beverwijk, Assendelft en Heemskerk.



Flip Cohen (Uri Cannah)
op lachsja in Franeker



Het Lloyd Hotel in
Amsterdam in gebruik
voor vluchtelingenopvang

Geruchten over een op handen zijnde illegale emigratie vanuit Nederland hielden de chaloetsiem dan ook vanaf december 1938 in spanning. In die maand werd plotseling een groep pioniers apart gehouden in het Werkdorp in de Wieringermeerpolder, waar Uri Kochba (Walter Koch) werkte als afgevaardigde van de Chaloets-beweging in Palestina.

Gideon Rufer kwam namens de Hagana speciaal vanuit Palestina naar Amsterdam om de tocht te organiseren. Hij woonde later, toen ik hem interviewde, als Gideon Rafael in Jeruzalem, na een indrukwekkende carrière in dienst van het Israëliëse ministerie van Buitenlandse Zaken. Het centrum van de Aliyah Bet voor westelijk Europa bevond zich in Parijs. Shmarya Tsameret, die daar toen werkte, kreeg opdracht om de leiding op zich te nemen van een overtocht per schip van driehonderd chaloetsiem uit Holland, honderdvijftig vluchtelingen uit België en nog eens honderd uit Frankrijk. In 1941 schreef hij een verslag hierover in het Hebreeuws.¹ In de officiële Nederlandse geschiedschrijving heette het, dat de Nederlandse overheid niets wist van het reisdoel van de Dora. Zo stond het zelfs nog vermeld in de bronnenpublicatie over de Joodse vluchtelingen in Nederland tussen 1938 en 1940, die in 1990 werd samengesteld door Corrie Berghuis in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken: "Buiten medeweten van de Nederlandse overheid vertrok in de nacht van 15 op 16 juli 1939 het schip Dora." Uit het verslag van Tsameret en andere Hebreeuwstalige bronnen bleek mij echter een andere werkelijkheid. Zowel Rufer als Tsameret maakten melding van hun contacten met de Nederlandse overheid.

KOPENHAGEN

Tsameret was geboren in de Verenigde Staten en reisde als 'Mr. Grey' op een Amerikaans paspoort moeiteloos door Europa. Hij ging naar Kopenhagen om een boot te regelen. Het werd een relatief kleine boot uit 1898 maar nog wel sterk en stabiel. Hoewel in gebruik voor vrachtvervoer, was het schip oorspronkelijk gebouwd als passagiersboot en had daarvoor een vergunning. Met behulp van een Griekse zeemansfamilie, de broers Pierre en Kosta Atychides en hun oude vader, werd de

boot aangeschaft en kreeg de nieuwe naam 'Dora'. Men bracht er honderdvijfenzeventig ijzeren stapelbedden in aan en een behoorlijke keuken; er kwamen toiletten en douches in; de motor kreeg een schoonmaakbeurt en er werden reddingsvesten aan boord gebracht. De Grieken kregen in Denemarken een voorschot voor hun hulp, de rest zou later volgen. De Griekse bemanning moest uit Marseille komen, maar toen het opknappewerk klaar was en het wachten op de Grieken te lang duurde werd de Dora voorlopig bemand door Denen.

Dagelijks kwamen bij 'Mr. Grey' in Kopenhagen noodkreten binnen uit Nederland. Rufer had al drie, vier keer persoonlijk de Nederlandse regering – minister van Binnenlandse zaken H. van Boeyen (CHU) – moeten verzekeren, dat de Palestina-pioniers echt uit Nederland zouden vertrekken. Prof. David Cohen van het Vluchtelingencomité werd bewust buiten alles gehouden, maar de spil om wie dat comité draaide, Gertrude van Tijn-Cohn en diverse bestuursleden waren wel op de hoogte, zij het met een diepgaand gevoel van wantrouwen tegenover de Hagana. Ze wilden bij de minister geen slechte indruk maken. Het oponthoud stoorde hen. De chaloetsiem, die in hun verschillende verblijven voor maar enkele nachten waren geboekt, wachtten daar wekenlang zonder te weten wat er gebeurde. De kans dat het plan uitlekte was voortdurend aanwezig. In Antwerpen was de toestand nog slechter. Daar zaten al meer dan zes weken honderdvijftig vluchtelingen die illegaal over de Duits-Belgische grens waren gekomen. De politie arresteerde hen iedere dag en liet ze dan weer vrij met de belofte dat ze de volgende dag zouden vertrekken, zodra het schip de haven zou binnenlopen. Juist in die dagen kwam de Belgische regering met een wet die regelde dat iedere illegale vluchteling moest worden teruggestuurd naar Duitsland. In Frankrijk was het niet beter.

Toen de Dora uiteindelijk uit Kopenhagen vertrok reisden Kosta en 'Grey' per trein naar Antwerpen om de Griekse bemanning, die daar de Denen zou vervangen op te

¹ Later weergegeven in 'בוקר תמיד' door S. Sameret. Gezamenlijke Uitgave van de Takam en kiboets Beth Hashita, 1966, p. 96-113.

Een van de eerste Nederlanders, die de Dora in de Coenhaven zag liggen was Flip Cohen. Hij kwam uit een groot Amsterdams gezin met zeven kinderen, was op hachsjarra geweest in Franeker en al jaren van plan om te vertrekken. Gideon Rufer had voor zijn activiteiten in de haven een hulp nodig die goed Nederlands sprak.

vangen. Ze zouden ook nog enkele ontbrekende zeelui huren en extra reddingssloepen kopen. Gideon Rufer liet uit Amsterdam weten, dat de passagiers klaarstonden. Daar zou gezorgd worden voor de nog ontbrekende kolen en een aanvullende voedselvoorraad. Alles kon binnen enkele uren worden geregeld, de boot zou amper in Amsterdam verblijven en snel verder kunnen varen.

AMSTERDAM

Een van de eerste Nederlanders, die de Dora in de Coenhaven zag liggen was Flip Cohen. Hij kwam uit een groot Amsterdams gezin met zeven kinderen, was op hachsjarra geweest in Franeker en al jaren van plan om te vertrekken. Gideon Rufer had voor zijn activiteiten in de haven een hulp nodig die goed Nederlands sprak. Uri Kochba wees Flip Cohen daarvoor aan. Hij moest samen met Rufer naar de cargadoor aan de Geldersekade, waar zij de bevoorrading van het schip regelden. Rufer betaalde in Engelse ponden. "Ik werd naar de bakkerij gestuurd," vertelde Flip Cohen (Uri Cannah) mij in 1993 in Jeruzalem: "daar moest ik speciaal koosjer brood laten bakken dat lang goed bleef. Dat hebben we aan boord gegeten tot het beschimmelde en daarna gingen we over op het scheepsbesluit van de cargadoor. De lading had ik, met een jongen van de cargadoor, in een grote motorboot naar de Coenhaven gebracht. Daar zag ik voor het eerst de Dora liggen. Over de reling keek iemand naar beneden. Later begreep ik dat dat Amiram Shochat was, een van de drie mensen van de Hagana die de reis aan boord van de Dora begeleidde. Hij zei in het Hebreeuws: "Praat met niemand van de bemanning." Die Denen wisten van niets en mochten ook niets weten....!"

Alles verliep voorspoedig, totdat het Vluchtelingencomité de boot bezocht. De deftige bestuurders kwamen op het meest ongelukkigste moment; de kolen waren net ingeladen zodat het schip zwart zag van het kolengruis. Zij hadden een luxe passagiersboot verwacht en weigerden om de chaloetsiem aan boord van die 'wrakke

schuit' te laten gaan. Rufer belde wanhopig naar 'Grey' in Antwerpen, die van de Aliyah Bet in Parijs opdracht kreeg om zelf naar Nederland te gaan. Daar trof hij een hopeloze toestand aan.

De bestuursleden van het Vluchtelingencomité waren gewend aan een hoge levensstandaard en behept met een gezagsgetrouwe regentenmentaliteit. Zij namen de beslissingen en vertegenwoordigden de Joodse gemeenschap bij de overheid. Ze waren zeer verbolgen over al het oponthoud, dat een onaangename situatie had geschapen tegenover de Nederlandse regering, aan wie zij hadden beloofd dat de chaloetsiem snel en op verantwoorde wijze zouden vertrekken. Hun minachting voor Ostjuden, die de onderneming volgens hen organiseerden, konden ze niet langer voor zich houden en ze waren ze ervan overtuigd dat alle papieren van de boot via omkoperij verkregen moesten zijn. Dat Rufer van Duitse en 'Grey' van Amerikaans-Joodse origine waren, veranderde daar niets aan.

Siegfried Kramarsky, een Duits-Joodse bankier die al geruime tijd in Nederland woonde en samen met zijn zakenpartner Salomon. J. Flörsheim en nog enkele bestuursleden de onkosten in Amsterdam tot en met de landing in Palestina (115.000 gulden) uit eigen zak betaalde, voelde zich verantwoordelijk voor de hele onderneming. Het Joodse vluchtelingenprobleem werd in Nederland immers steeds afgewenteld op de Joodse gemeenschap. Mocht de Dora onderschept worden door de Britten, dan was duidelijk dat de Nederlandse regering van niets zou weten en de verantwoordelijkheid geheel bij hen zou leggen. Tsameret, alias 'Mr. Grey', vond dat deze bestuurders uiterst hooghartig over het lot van onmondige chaloetsiem beslisten. Hij haalde Gertrude van Tijn, die hij beschreef als "een vrouw met grote capaciteiten die in het comité de lakens uitdeelde", over om Kramarsky te overtuigen. Nadat alles deskundig werd gecontroleerd en zelfs de verzekeringspapieren in orde bleken, besloten zij de reis te laten doorgaan.

Echter, de arbeiders die de kolen aan boord van de Dora sleepten, hadden gezien dat er bedden aan boord waren. Met de beste bedoelingen waarschuwdde deze communisten hun partijkrant. De dag na aankomst van de Dora stond zodoende meteen al een groot artikel in het Volksdagblad waarin de Nederlandse regering fel werd aangevallen omdat die een 'wrakke schuit met ruimen als een slavenhaler' zou laten vertrekken met honderden vluchtelingen aan boord. Ook andere kranten gingen over het 'Dodenschip' schrijven. Fotografen voeren er in bootjes omheen. Het gevolg was dat de havenmeester van hogerhand opdracht kreeg de boot te controleren. 'Grey' bracht hem op de hoogte van de noodzaak van de onderneming en de havenmeester keurde daarop alle papieren goed. Wel maakte de Amsterdammer nog formeel een lijst, waarop hij wat kleine verbeteringen noteerde die dienden te worden aangebracht: Omdat er maar driehonderdvijftig bedden waren en zich in Amsterdam al driehonderd mensen zouden inschepen, beweerde 'Grey' tegenover de havenmeester dat er in Antwerpen maar vijftig personen bij zouden komen. De vertegenwoordiger van het Vluchtelingencomité ving dit op. Die dag verklaarde de Nederlandse regering tegenover de pers geen vluchtelingen weg te sturen, maar dat het ging om 'reizigers uit eigen vrije wil.'

HET VERTREK

Jacob Oppenheimer was in 1936 gevlucht vanuit zijn geboorteplaats (1917) Frankfurt am Main. In Duitsland was hij al begonnen aan zijn hachsja. In Nederland werkte hij eerst in een kwekerij in Aalsmeer; later kreeg hij een plaats in Franeker, waar hij koeien leerde melken en voor boeren op het land werkte: "De Nederlandse vreemdelingenpolitie wilde van ons af, maar ze waren bang voor publiciteit", zo vertelde hij mij in 1993: "De Engelsen wilden uiteraard geen illegale immigratie. In juni 1939 werden we plotseling naar Heemskerk gebracht, waar we een paar weken moesten wachten. Natuurlijk wisten we waar we naar toe zouden gaan. Op 14 juli ben ik naar het huis van dokter Pinkhof gebracht in Amsterdam. Ik was vroom en kon niet reizen op Sjabbat. Pinkhof woonde niet ver van de haven. Op zaterdagavond haalden ze me op en namen me mee naar de Dora. Een klein schip en boordevol mensen, maar we voelden ons er nooit onveilig op. Het enige gevaar dat we te duchten hadden kon van de Britten komen." Jacob Oppenheimer is zijn hele leven tuinder en groenteteler gebleven. Hij werkte uiteindelijk voor het Israëlijsche ministerie van Landbouw en woonde in Kfar Haro'eh.

Ook Flip Cohen (Uri Cannah) herinnerde zich het vertrek nog levendig. Hij was met andere chaloetsiem in Beverwijk. "Op zaterdagavond bestelde ik taxi's. We gingen met de hele troep. Die avond was ik ook nog even thuis en mijn



Gertrude van
Tijn-Cohn



Gideon Rafael



Shmarya
Tsameret

moeder zei: "Vandaag ga je weg!" We zeiden: "Tot ziens in Eretz Jisraeel!" Ik nam mijn rugzak en vertrok. Op mijn jongste broer Samuel na heb ik ze nooit meer teruggezien. Ik kwam in 1945 als soldaat met de Joodse Brigade terug in Nederland. Samuel vond ik in het Portugees Israëlietisch ziekenhuis.² Hij was toen net terug uit Bergen-Belsen. Alle anderen waren vermoord..."

De meeste chaloetsiem waren niet vroom en werden zaterdag overdag al met bussen naar het Lloyd-hotel gebracht, dat in die periode dienst deed als vluchtelingenopvang. Daar vond het 'officiële' afscheid plaats. Gertrude van Tijn was erbij, Flörsheim en Kramarsky en – ondanks zijn tegenstand in het begin – Ru Cohen van de Deventer-vereniging. De hoofden van de vreemdelingenpolitie uit Den Haag (Meyer) en Amsterdam (Stoett) controleerden met vijfendertig ambtenaren. Er werd gezongen. Niet alleen de vertrekkenden, maar ook de bestuursleden van het Vluchtelingencomité en zelfs sommige ambtenaren van de vreemdelingenpolitie huilden van emotie. De vreemdelingenpolitie verbaasde zich er wel over dat zich onder de chaloetsiem ook Nederlanders bevonden, maar stelde geen vragen.

2 Later bekend als Shmuel Hacohen, auteur van 'כמו אבנים שותקות' Uitg. Keter, 1988; 'Zwijgende stenen, herinnering aan een vermoorde jeugd', Bzztôh, 1990.

De Dora was bij het vallen van de duisternis naar de Handelskade gemanoeuvreerd. Op de kade stond een politiekordon, dat de pers op een afstand moest houden en de autoriteiten waren ook bang dat communisten een demonstratie zouden houden. Toen een jonge vrouw zonder papieren zich op het laatste moment nog door het politiekordon wist te wringen, lieten ze haar zonder verdere plichtplegingen aan boord gaan.

ANTWERPEN

Voordat 'Grey' vanuit Amsterdam over land naar Antwerpen vertrok verscheen Gertrude van Tijn bij hem in het hotel waar hij logeerde. Hij zei haar dat de Hagana het haar direct zou laten weten zodra de boot in Eretz Israël aan zou komen. Maar daar had ze zelf ook aan gedacht. Ze had één van de passagiers, Eli Reens, een zoon uit een Amsterdams diamantbewerkersgezin, geld gegeven om haar te telegraferen. Reens had na zijn hachsjaru geruime tijd administratief werk gedaan voor het Vluchtelingencomité. Hij meldde zich later vanuit Palestina aan als soldaat bij de Irenebrigade en trok in September 1944 met de bevrijdende legers het zuiden van Nederland binnen. Alleen een neef van zijn moeder bleek nog in leven. Hij woonde later in Kfar Pines en werd vader en grootvader van een nieuwe, uitgebreide familie.



Het afscheid tussen 'Grey' en het Vluchtelingencomité was niet bepaald hartelijk. Kramarsky kondigde aan, dat hij naar Antwerpen zou vertrekken om ter plekke na te gaan of de door de Amsterdamse havenmeester geëiste reddingssloepen werden aangebracht en of er niet meer mensen aan boord zouden komen, dan de vijftig die 'Grey' tegenover de Amsterdamse havenmeester had verklaard. 'Grey' en Rufer probeerden hem duidelijk te maken dat dat niet nodig was, maar het hielp allemaal niets. Kramarsky

naar de haven stuurde om eens poolshoogte te nemen, rapporteerde deze dat de boot er was en de vluchtelingen zelfs al aan boord.

Flip Cohen: "Dat waren echte vluchtelingen, met kinderen en oudere mensen, geen chaloetsiem zoals wij, die alleen maar graag naar Eretz Jisraeel wilden. Deze mensen hadden geen keus. België wilde van ze af." Kramarsky wendde zich tot de Belgische havencommissaris en eiste meteen honderd mensen van boord te halen. De Belg,

Het afscheid tussen 'Grey' en het Vluchtelingencomité was niet bepaald hartelijk. Kramarsky kondigde aan, dat hij naar Antwerpen zou vertrekken om ter plekke na te gaan of de door de Amsterdamse havenmeester geëiste reddingssloepen werden aangebracht en of er niet meer mensen aan boord zouden komen, dan de vijftig die 'Grey' tegenover de Amsterdamse havenmeester had verklaard.

was zelfs al in Antwerpen, vóórdat de Dora daar aanlegde en ontdekte meteen dat honderdvijftig mensen zich wilden inschepen in plaats van vijftig. De Griekse Kosta had inmiddels reddingssloepen gekocht en nog een extra kapitein en ontbrekende bemanningsleden gevonden. Het wachten was op de boot.

Toen Kramarsky 'Grey' terug zag in Antwerpen werd er stevig geschreeuwd en gedreigd. Er waren volgens Kramarsky niet voldoende bedden aan boord. Volgens 'Grey' stonden er steeds twee tegen elkaar, zodat de mensen daar met drie tegelijk dwars op konden liggen. Ook legde 'Grey' uit dat het om illegaal in België verblijvende vluchtelingen ging. Als ze niet aan boord mochten, werden ze teruggestuurd naar Duitsland! Maar het Vluchtelingencomité had zijn woord aan de Nederlandse regering gegeven en dreigde de chaloetsiem van boord te halen en terug te brengen naar Nederland. Tsameret schreef in zijn verslag: "Ik had zelf met een hoge Nederlandse ambtenaar gesproken, die zei dat hij zich voor de plannen van de Hagana absoluut niet interesseerde en dat de enige zorg van de regering was dat die boot met de vluchtelingen zo snel mogelijk verdween." Hij had dan ook opdracht gegeven om de Antwerpse passagiers zodra de Dora aankwam aan boord te laten gaan, maar dat niet tegen Kramarsky gezegd met wie hij gewoon verder onderhandelde. Toen Kramarsky zijn chauffeur

– het schijnt een goed christen te zijn geweest voor wie de tocht van Joden naar het Beloofde Land een Bijbelse vervulling was – ontpopte zich als woordvoerder voor de chaloetsiem. Hij legde Kramarsky uit dat het helemaal niet erg was om een paar weken ontbering te ondergaan, als ze daardoor de kust van het Beloofde Land zouden bereiken. Kramarsky dreigde daarop de Nederlandse regering te bellen met het verzoek diplomatieke stappen te ondernemen. De havencommissaris werd daar zo kwaad over, dat hij niet langer met Kramarsky wilde praten. Toen deze laatste ten einde raad zelf op het schip ging kijken om de chaloetsiem over te halen van de reis af te zien, bleek tot zijn verbazing dat ze tevreden waren met de situatie. Hij vertrok, maar niemand wist of hij nog een tegenactie zou ondernemen...

VLISSINGEN

Inmiddels was de Belgische veiligheidsdienst in actie gekomen en de Belgische regering maakte korte metten. Volkomen onaangekondigd verscheen een sleepboot, die de Dora oppikte en over de Schelde naar Vlissingen bracht, terug in Nederlandse wateren. De reddingssloepen waren nog op tijd aan de Dora bevestigd, maar Kosta was niet aan boord. Hij zat in een café tegenover 'Grey' en eiste meer geld voor de tocht. Ook een stoker had letterlijk de boot gemist. En een net geworven Belgische marconist

was achter het doel van de onderneming gekomen en zag ervan af. Kosta en 'Grey' moesten dus een nieuwe marconist vinden. Ze vonden een Spaanse communist die wapens had gesmokkeld naar Spanje. Zijn schip was vergaan, hij zat in Antwerpen zonder papieren en wilde graag mee. Over het geld werd met Parijs gebeld en het zou de volgende ochtend in Antwerpen aankomen. De Aliyah Bet in Parijs besloot ook dat de Dora de honderd vluchtelingen in Frankrijk niet meer zou ophalen, omdat er al te veel vertraging was. 'Grey', die op het geld wachtte, stuurde Kosta, de Spanjaard en de stoker alvast per taxi naar Vlissingen. Maar ze werden aan de Nederlandse grens teruggestuurd: de Griek had geen visum en de Spanjaard zelfs helemaal geen papieren. Er zat dus niets anders op dan de volgende ochtend met zijn vieren per gehuurde motorboot en het geld naar Vlissingen te vertrekken. Ze voeren acht uur op de Schelde tot ze in de verte de Dora zagen opdoemen. Het schip lag buiten de kust voor anker. Inmiddels was het al 18 juli en 'Grey' wilde alleen nog maar, dat de Dora nu definitief zou vertrekken. Maar de vader van Kosta en Pierre, de oude Griekse kapitein, had wijn en cognac besteld, drank die pas de volgende middag zou worden bezorgd. De angst sloeg 'Grey' om het hart: de Nederlandse pers zat alweer in Vlissingen, het Vluchtelingencomité zou erachter komen dat het schip voor de Nederlandse kust lag en de Nederlandse regering kon onder druk van de publieke opinie het schip in beslag nemen, omdat er te veel mensen aan boord waren. De kapitein beloofde de volgende ochtend vroeg te vertrekken – zonder wijn en cognac.

Om vijf uur 's morgens keek 'Grey' vanaf de Vlissingse zeedijk door zijn verrekijker naar de Dora. Het schip lag stil en niets duidde op het aanstaande vertrek. Er stonden ook vissers en een klein Zeeuws jongetje op de dijk. "Zie je die boot?", zei het kind. "Ich sehe," antwoordde 'Grey'.

"Dat is een dodenschip," babbelde het kind verder: "een schip vol Joodse vluchtelingen uit Duitsland die zeker zullen verdrinken." Iedereen, heel Nederland, wist dus wat de Dora was. En in het schip kwam geen beweging. Uiteindelijk, pas tegen elven, zag 'Grey' een klein bootje vanuit Vlissingen naar de Dora varen. Om het schip te arresteren? Nee, de Griek had tegen de afspraak in op zijn sterke drank gewacht! Nadat die aan boord was gehesen verdween de Dora eindelijk aan de horizon.

KAMERVVRAGEN

Ondertussen stonden er opnieuw verhalen in de Nederlandse kranten. Terwijl de Dora voor Vlissingen had liggen wachten, was bovendien een journalist van de Daily Herald aan boord geweest. Hij schreef dat de passagiers op strozakken op het dek sliepen en tegen hem hadden gezegd dat ze naar Bangkok zouden gaan of naar Siam. Dit bericht trok de aandacht van de Britse overheid. De Britse gezant, Neville Bland, vroeg het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken om opheldering en wees op de illegale immigratie naar Palestina. Maar na een onderzoek antwoordde Buitenlandse Zaken dat het schip als bestemming Siam had opgegeven en dat er geen andere bestemming bekend was. De voorzitter van de Tweede Kamerfractie van de CPN, L. de Visser, stelde eind juli vragen aan de minister van Justitie, prof. mr. P.S. Gerbrandy. De Visser deed dit met de beste bedoelingen. Vluchtelingen moesten volgens hem niet vertrekken als er geen zekerheid bestond over de plaats van landing. Hij bepleitte terugkeer naar Nederland. Gerbrandy verklaarde begin augustus dat hij niet op de hoogte was geweest van het vertrek van de Dora. Ook de regeringsgemachtigde inzake de vluchtelingen, mr. B.G.A. Smeets, was niet gelukkig met de reis van de Dora. In een geheim schrijven van 22 juli 1939 aan de minister van Justitie verweet hij

Ze vonden een Spaanse communist die wapens had gesmokkeld naar Spanje. Zijn schip was vergaan, hij zat in Antwerpen zonder papieren en wilde graag mee. Over het geld werd met Parijs gebeld en het zou de volgende ochtend in Antwerpen aankomen. De Aliyah Bet in Parijs besloot ook dat de Dora de honderd vluchtelingen in Frankrijk niet meer zou ophalen, omdat er al te veel vertraging was.

Toen het schip 's nachts door de Straat van Gibraltar voer, sommeerden de Britten het om zich bekend te maken. De oude Griek stuurde de vluchtelingen bij ieder onraad, zwaaiend met zijn revolver, het ruim in.

'het Joodsche Comité' onverantwoordelijk gedrag: "Wat ik daarvan verneem, doet mij vragen, of wellicht niet zonder meer de Regeering het uitvaren had moeten beletten. Het schip is veel te dicht belegd, de vluchtelingen legeren onder zeilen op het bovendek in stroo, een storm en zij spoelen er af, er is algeheel onvoldoende reddingsmateriaal aan boord, vier vletjes voor 20 man elk, terwijl in A'dam de boot reeds overpropt was en in Antwerpen zijn er nog een 100 vluchtelingen bijgeladen." Smeets verwees ten slotte naar het drama rond de St. Louis, "die nog een comfortabel schip was, terwijl de Dora..."

FENIKI

De tocht van de Dora zelf verliep voorspoedig, al was het zeker geen luxereis. Honderden mensen zaten op elkaar gepakt, waren zeeziek in de Golf van Biskaje en de arts aan boord bleek verslaafd aan morfine. Toen het schip 's nachts door de Straat van Gibraltar voer, sommeerden de Britten het om zich bekend te maken. De oude Griek stuurde de vluchtelingen bij ieder onraad, zwaaiend met zijn revolver, het ruim in. De Britten geloofden zijn antwoord, dat het ging om een Panamees schip op weg naar Siam. Ze hadden geen argwaan. Schepen met illegale immigranten kwamen immers nooit door de Straat van Gibraltar, maar van de Franse Rivièra, de Italiaanse kust en vanuit de Zwarte en de Adriatische Zee.

Ten zuiden van Turkije heeft de Dora radiocontact gezocht met de Hagana in Palestina. Door al het oponthoud was de Dora later dan gepland en moest voor de Turkse kust bij Feniki voor anker, want het was inmiddels volle maan. Een landing op de kust van Palestina was zodoende onmogelijk. Niemand mocht aan wal in Turkije. De voorraad voedsel, water en kolen begon erg te slinken. De Turkse politie, die het schip bezocht, gaf daarom toestemming om het met watermeloenen en drinkwater te bevoorraden. Uiteindelijk werd het ongeduld zo groot dat de Hagana aan boord – tegen de instructies uit Palestina in – besloot de reis voort te zetten. Maar het schip had zich nog niet in beweging gezet, of het lag opnieuw stil. De Griekse bemanning was langer onderweg dan gepland



De Dora



Een van de als gammel beschreven reddingssloepen

De landing zou plaatshebben bij Shefayim. Om kwart over tien lieten de eerste passagiers zich langs touwladders in de kleine bootjes van de kiboets zakken. Het laatste stuk liepen ze door het water en om twee uur 's nachts meldde de Dora dat iedereen van boord was.

en wilde meer geld zien. Onder leiding van de kapitein met zijn revolver en verder gewapend met keukenmessen sloegen ze aan het muiten. Ternauwernood kon worden voorkomen dat daarbij de antenne onklaar werd gemaakt. Onderhandelingen en geldinzamelingen onder de passagiers brachten de oplossing, maar de kapitein werd de rest van de reis gevangengezet.

AAN LAND

Op 11 augustus 1939 kreeg de Dora het sein die nacht een poging tot landen te ondernemen. Tot schrik van de mensen aan boord en de wachtenden aan de wal verscheen kort daarna een enorme Britse oorlogsbodem, die de Dora tot op driehonderd meter naderde. Hij voer na enige tijd weer weg, zonder dat er iets gebeurde. Het werd donker. Aan boord waren in zuidelijke richting de lichtjes van Tel Aviv te zien, de zoeklichten van een politieboot gingen rakelings langs het schip en iedereen hield zich

doodstil. De landing zou plaatshebben bij Shefayim. Om kwart over tien lieten de eerste passagiers zich langs touwladders in de kleine bootjes van de kiboets zakken. Het laatste stuk liepen ze door het water en om twee uur 's nachts meldde de Dora dat iedereen van boord was. De Hagana telegrafeerde naar Uri Kochba in Nederland, dat de "geboorte geslaagd en de moeder gezond" was en ook Eli Reens telegrafeerde zijn afgesproken boodschap naar Gertrude van Tijn. Zij gaf het bericht ongetwijfeld door aan minister Van Boeyen, die opgelucht kon ademhalen. Voor de Nederlandse bewindslieden die meewerkten aan de uittocht ging het uiteindelijk om een effectieve manier om van tijdelijk toegelaten vluchtelingen af te komen. Nederland was er nu driehonderd kwijt zonder dat de relatie met Groot-Brittannië onder druk was komen te staan en... het had de schatkist geen cent gekost; de Joden hadden immers alles zelf betaald. Drie weken later begon de Tweede Wereldoorlog.



Jacob Oppenheimer



Eli Reens