

Slavenschepen in de Goelag

Nederlandse schepen in dienst van de Sovet-Unie vervoerden tussen 1935 en 1956 honderdduizenden gevangenen naar de **Goelag Archipel**. Hoe kwamen de *Brielle*, de *Almelo* en de *Batoe* in Siberië terecht?

DOOR GERARD JACOBS EN HANS OLINK

‘**D**E kade van de hel’ noemt Varlam Sjalamov de rede van Magadan aan de oostkust van Siberië in zijn kampmemoires *Berichten uit de Kolyma*. Samen met twaalfduizend andere gevangenen klimt hij op 14 augustus 1937 terwijl ‘een koude motregen uit de sombere, egaal dofwitte hemel valt’, uit het ruim van het schip waarmee hij naar de Kolyma is vervoerd. ‘Wij zijn hier gekomen om te sterven,’ stelt hij gelaten vast. Sjalamov zal zijn straf in de Kolyma overleven. Hij is een van de weinigen. De meesten van zijn lotgenoten, slachtoffers van Stalins Rode Terreur en gevangenen in de Goelag Archipel, sterven van kou en honger. Of worden geëxecuteerd. Honderdduizenden gevangenen liggen begraven in naamloze massagraven in de permafrost van de Kolyma. Als de klimaatverandering en de opwarming van

de aarde doorzet kunnen we nog macabere tafereelen tegemoet zien. Tienduizenden, misschien wel honderdduizenden lijken, die geen behoorlijk graf hebben gekregen maar in sneeuw en ijs zijn ‘geconserveerd’ zullen dan weer worden blootgegeven aan het menselijk oog.

Veelvuldig, sinds 1986, hebben wij door Siberië gereisd en de ervaringen van de overlevenden opgetekend. Het waren huiveringwekkende verhalen: hoe de gevangenen over het spoor van de Transsib naar de haven van Nachodka werden vervoerd, niet ver van Vladivostok. En vervolgens, over zee, opgesloten in het ruim van een vrachtschip, naar Magadan aan de Zee van Ochotsk.

Wij reisden naar de voormalige strafkampen die verspreid liggen over de Kolyma waar de gevangenen in de goudmijnen moesten werken, dag in dag uit, terwijl het kwik in de winter daalde tot minus vijftig graden, of lager. En wij bezochten het archief van de NKVD, de voorloper van de KGB, waar de dossiers van honderdduizenden gevangenen liggen opgeslagen, politieke tegenstanders van Stalin.

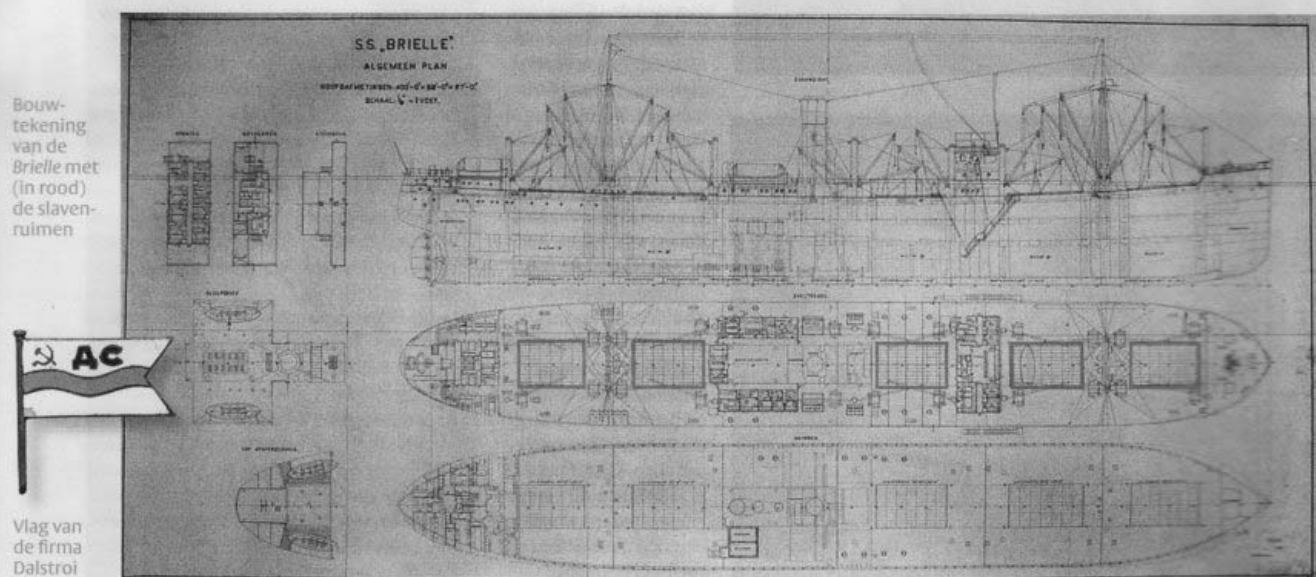
Dr. Zjivago

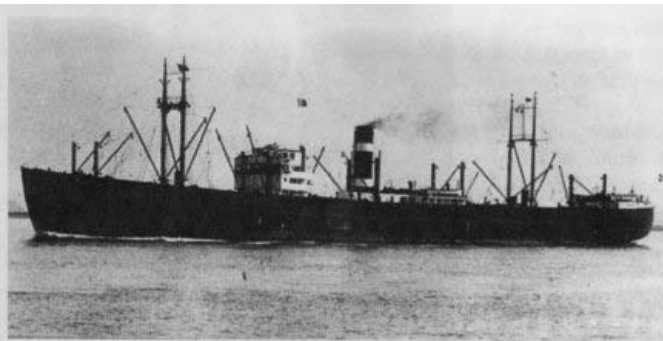
Sjalamov arriveerde op het vrachtschip *ss Kulu*. Jevgenia Ginzburg, een andere beroemde gevangene die haar memoires optekende in *Raderen van de willekeur*, werd vervoerd op de *ss Dzhurma* die zesduizend gevangenen kon stouwen in

zijn ruim. Igor Petelin, de zoon van ‘een vijand van het volk’ ontscheepte in Magadan, net als Vadim Kozin, Rusland beroemdste bard in die jaren die in ongenade was gevallen. En Stefania Fjodorovna, een boerenmeisje uit Oekraïne wier enige misdaad was dat zij de dochter van een kulak was. En Zinaida Shepel die een paar velletjes papier had gestolen om een liefdesbrief te schrijven. En Nina uit Litouwen die had geweigerd om te dansen met de baas van de NKVD in haar dorp. Zij vertelden allemaal over hun leven in de Goelag, soms pijnlijk gedetailleerd.

De vraag naar de oorsprong van al die schepen die de gevangenen naar de Kolyma vervoerden kwam tijdens al die reizen, al die gesprekken nooit in ons op. We registreerden soms de namen: de *Dzhurma*, de *Dalstroj*, de *Kulu* maar we vroeg nooit naar hun bouwjaar, hun verleden. Het leek niet relevant toen, slechts een onbetekend detail.

Tot Martin J. Bollinger zijn boek *Stalin's Slave Ships* publiceerde. Hij is geen journalist, geen slavist, geen wetenschapper, hij heeft de Sovjet-Unie nooit bezocht. Zijn kennis van de Russische geschiedenis ging niet verder dan Dr. Zjivago. Maar dat zou snel veranderen. Op een avond in 1999 keek hij naar een documentaire op de Australische televisie over een Russisch schip, de *Dzhurma* dat in 1933 vastgelopen zou zijn in het pakijns in de buurt van de Wrangler Eilanden. Aan boord waren twaalfduizend gevangenen op





ss Almelo



ss Batoe

'Honderdduizenden gevangenen liggen begraven in de permafrost van de Kolyma. Als de klimaatverandering doorzet kunnen we nog macabere taferelen tegemoet zien.'



ss Brielle

weg naar de Kolyma. Geen van de gevangenen overleefden de tocht: wie stierf werd op het pak- ijs gesmeten, of opgegeten door de bewakers.

KNSM

Geschokt dook Bollinger de scheepvaartarchieven in en onderzocht de ramp met de *Dzhurma*, volgens de documentaire de grootste zeeramp in de geschiedenis. En hij ontdekte dat de ramp nooit heeft kunnen plaatsvinden: de *Dzhurma*, het vermaledijde schip waarop ook Jevgenia Ginzburg naar de Kolyma werd getransporteerd werd pas in 1935 door de Russen aangekocht. En wel in Amsterdam, bij de KNSM. Samen met nog een tiental andere schepen, zoals de *Dalstroï* en de *Kulu*, die oorspronkelijk de *ss Almelo* en de *ss Batoe* heetten.

Het waren Nederlandse schepen die in dienst van de NKVD honderdduizenden gevangenen naar de Goelag Archipel hebben vervoerd tussen 1935 en 1956. Alleen al de *ss Brielle* zoals de *Dzhurma* oorspronkelijk heette, zou in totaal ongeveer 225.000 gevangenen in zijn ruim hebben gestouwd. Schuldige schepen, die in hun stalen rompen meer leed hebben gezien dan een mens zou kunnen verdragen. Nederlandse schepen die zich van geen kwaad bewust waren. Maar hoe kwamen ze in vredesnaam in het uiterste oosten van Siberië terecht?

De *Brielle* en de *Almelo* worden, zo meldt het *Handelsblad* op de voorpagina op 21 april 1935 'aan de Russische regering' verkocht.

De Nederlandse scheepvaart verkeert in de jaren '30 in een diepe crisis. Een groot deel van de vloot is bij gebrek aan handel uit de vaart genomen. De enigen die niet lijken te lijden onder de wereldwijde depressie zijn de Russen. In 1934 reeds bezocht een Russische delegatie Nederland en kocht bij de Rotterdamse Stoomvaart-Maatschappij Nederlandsche Lloyd 34 middelgrote schepen. De burgemeester van Amsterdam, Willem de Vlucht – tevens commissaris van de KNSM – reist niet veel later naar Moskou op zoek naar handel en komt terug met een order van 800.000 gulden voor baggermolens en zeeslepers.

Dan, in het voorjaar van 1935, komen de Russen weer naar Nederland. In de delegatie van de zogenaamde Sovtorgflot, de scheepvaartafdeling van het sovjet-ministerie van Transport, bevindt zich ook Eduard Berzin, het hoofd van Dalstroï. Dalstroï is een onderafdeling van de NKVD die is opgericht om de Kolyma te ontwikkelen. Berzin koopt de *Brielle*, de *Almelo* en de *Batoe* en aan het eind van de zomer arriveren de schepen in Nagodka en beginnen met het transport van de gevangenen naar Magadan.

Schrikbewind

Eduard Berzin is een verlicht despoot, althans naar sovjet-standaarden. Hij behandelt zijn gevangenen goed. Zij ontvangen hetzelfde loon als de vrijwilligers en zij mogen in de stad Magadan wonen. Maar in 1937, twee jaar na de verkoop

van de Nederlandse schepen, breekt de hel los in de Sovjet-Unie. Stalin rekent af met zijn politieke tegenstanders. Berzin wordt gearresteerd en terechtgesteld als 'Japanse spion'. De nieuwe leider van de NKVD, Nikolai Jezjov start zijn schrikbewind en de grote Rode Terreur raast over het onmetelijke land. Binnen twee jaar worden minstens anderhalf miljoen burgers gearresteerd als 'vijanden van het volk' en 700.000 gevangenen in die korte periode geëxecuteerd. De gevangenen in de Kolyma verliezen hun 'privileges' en worden opgesloten in kampen. Honderdduizenden gevangenen zullen omkomen van honger, kou en uitputting. Maar ieder jaar, als het ijs in de haven van Magadan begint te smelten, arriveren aan 'de kade van de hel' nieuwe scheepsladingen gevangenen in het ruim van de *Dzhurma*, *Dalstroï* en *Kulu* en de andere schepen van Dalstroï. Het zijn 'slavenschepen', volgens Bollinger, de journalist die wél de vraag stelde waar de schepen vandaan kwamen. Het antwoord was eenvoudig: uit Schiedam, uit Amsterdam, uit Vlissingen. Van de werven van de Nieuwe Waterweg, de Nederlandsche Scheepsbouwmaatschappij en de Schelde. Nederlandse schepen die een lugubere rol vervulden in deze zwarte bladzijde van de sovjet-geschiedenis.

OVT: Schuldige schepen, het verhaal van Stalins slavenschepen in de Goelag Archipel

► ZONDAG 8 EN 15 FEB, RADIO 1, 11.25-12.00 UUR

www.kombuispraat.com (Vaerderij)