



HOLLANDSE SCHEPEN NAAR DE GOELAG

'Niets mocht worden nagelaten de kasmiddelen te versterken'

Nederlandse handelsschepen vervoerden in de jaren dertig honderdduizenden gevangen Sovjetburgers naar de Goelag. Moskou kocht de schepen na een geheim bezoek van de Amsterdamse burgemeester Willem de Vlucht in 1935. Hoewel Den Haag de Sovjet-Unie niet erkende, dwong de economische crisis Nederland zaken te doen met het communistische bewind.

door Gerard Jacobs

Het zijn barre tijden. De economische depressie houdt de handel en daarmee de scheepvaart in Nederland in een wurgende greep. Op het IJ bij Nieuwendam liggen de schepen van de rederij KNSM (Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij) in lange rijen naast elkaar afge-meerd. Matrozen, stokers en bedienden zijn werkloos, scheeps-officieren ontvangen slechts een deel van hun loon.

Wanneer koningin Wilhelmina in 1935 de haven van Rotterdam bezoekt, schrijft het tijdschrift *Schip en Werf*: 'Het zal geen bemoedigende pleziertocht geweest zijn over de schoone rivier en door de uitgestrekte havens, die in schrille tegenstelling tot de pracht van natuur en omgeving een troosteloos beeld opleverden van verlatenheid en werkloze haven- en overslag-installaties'. De hele Nederlandse scheepvaart, zo staat te lezen, 'boek een catastrophalen teruggang' en 'allerwege blijft het misère royale ouverture'. Het dreigend gevaar van 'finalen ondergang' is volgens het blad nog nooit 'zoo acuut' geweest.

Niet alleen de rederijen, ook de scheepswerven hebben het zwaar. De Amsterdamse gemeenteraad, in besloten zitting bijeen op 1 november 1934, debatteert over de dreigende sluiting van de werf van de Nederlandsche

De dochter van burgemeester De Vlucht doopt op 7 december 1935 'de Kosarew', in aanwezigheid van de burgemeester en de directeur van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij. De NSM bouwde het houtschip in opdracht van Rusland.

ACTUEEL



13 januari 2009: volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek is de Nederlandse industrie 'uitzonderlijk zwaar getroffen' door de kredietcrisis. Grote bedrijven als DAF Trucks, Corus en ASML hebben werktijdverkortingen aangevraagd voor hun personeel om massaontslagen te voorkomen.

Foto: Stadsarchief Amsterdam

Nogmaals de reis van De Vlucht.

*Reactionairen
in het nauw.*

De reis van burgemeester de Vlucht naar Moskou heeft in de rechtse reactionaire kringen groot opzien gebaard.

De Katholieke „Tijd“ brengt een artikel, waarin zowel de Christelijk-Historische „Nederlander“ als ons blad uitvoerig geciteerd worden. Natuurlijk is de con-
stantie van het Katholiek blad, dat er van de Sovjet-Unie niets mag zeggen. Met welbehagen brengt het argu-
menten van de Christelijk-Historische „Nederlander“. In dit opzagen wordt op-
gemerkt, dat burgemeester De Vlucht in
een „antiquaire positie“ gestaat als hij op
een „antiquaire opstap“ als president
van de „Geduldige“ van Goudloep. Het blad
wijst op de „waardigheid“ en
op de „grootmoedigheid“ van het einde van bur-
gemeester De Vlucht.



W. de Vlucht, bur-
gemeester van Am-
sterdam, is naar
Moskou om te
nichten betere han-
delsbetrekkingen
met de Sovjet-Unie
tot stand te bren-
gen. De Vlucht in
gesprek met Nests-
ov, voorzitter van
de Exportclub, af-
deling Holland.

Pogingen
ders en
In het
Middelbaar
Obermann,
terdam, ee
een voorst
lating tot
Onder s
stel noem
van „de
Deze
een derti
die mij
aldus de
mededel
huiselijk
voortge
langstel
De; ge
werk:
orde e
Ik k
— ald
adder
degen
„leed
den
naar
W
was
lede
tra
de
we

Op de voorpagina van de Tribune staat op 29 januari 1935 de foto van de in Moskou betrapte burgemeester De Vlucht, maar de onthulling blijft zonder politieke gevolgen.

Scheepsbouw-Maatschappij (NSM), volgens het raadslid Eduard Polak 'één der weinige groote bedrijven, welke Amsterdam bezit'. In vol bedrijf biedt de werf werk aan ongeveer 3000 mensen; nog eens 6000 Amsterdammers zijn indirect van de werf afhankelijk. Bij gebrek aan opdrachten zal NSM echter voor het einde van 1935 moeten sluiten. De raad vraagt burgemeester Willem de Vlucht, volgens de notulen van deze besloten vergadering, dringend stappen te ondernemen om 'dezen nieuwen slag van Amsterdam af te wenden'.

Matrozen, stokers en bedienden zijn werkloos, scheepsofficieren ontvangen slechts een deel van hun loon

Hoe anders is de situatie in de Sovjet-Unie. De Russen lijken als enigen niet onder de wereldwijde recessie te lijden. Zij voeren sinds 1930 een agressieve handelspolitiek. De Amerikaanse journalist H.R. Knickerbocker beschrijft in zijn boek *Fighting the Red Menace* en in *De Telegraaf* hoe de Sovjets de Europese markten overspoelen met hun goedkope producten. Hij bezoekt elf Europese landen, waaronder Nederland, en 24 grote handelssteden, zoals Rotterdam en Amsterdam.

Knickerbocker is verbijsterd over het gemak waarmee de Russische staatsbedrijven met dumprijzen de Europese markten in korte tijd veroveren: 'Ter jaarmarkt te Milaan, in het vaderland van de spaghetti, zag men frisch, smakelijk en zonder schaamte – 14 verschillende Sovjet-Russische macaronisoorten tentoongesteld.'

In de Rotterdamse haven wappert fier de vlag van de Russische staatsrederij Sovtorgflot. Die vervoert gerst, boekweit, maïs, haver, rogge en tarwe. Graan wordt massaal naar Rotterdam verscheept,

maar ook biljartballen en borduurwerk, lucifers en porselein, vensterruiten en telegraafpalen arriveren in Russische schepen aan de Rotterdamse kade.

De Russen hebben een ambitieus plan opgesteld om te industrialiseren en hun scheepswerven vertonen een koortsachtige activiteit. Maar de bouw van nieuwe schepen gaat Jozef Stalin en het Volkscommissariaat voor het Watertransport niet snel genoeg. In 1934 stuurt Stalin een handelsdelegatie naar het Westen om schepen op te kopen die vanwege de crisis zijn opgelegd.

'Voor een Hollandsche scheepsbouwer om van te dromen,' kopt *Het Schip* als de delegatie van het Russische staatsbedrijf Sovtorgflot in Nederland arriveert. 'Welk een mogelijkheden zouden hier voor onze zeevaarders, kooplieden en industrieelen liggen.'

Onder meer de Rotterdamse Stoomvaart-Maatschappij 'Nederlandsche Lloyd' verkoopt een belangrijk deel van zijn vloot aan de Sovjet-Unie.

Slechts een enkeling protesteert tegen de massale verkoop van schepen aan een land waarmee Nederland, sinds de bolsjewieken er aan de macht zijn, geen diplomatieke betrekkingen onderhoudt. De inspecteur van de scheepvaart in Amsterdam, C. van der Boom, verklaart eind maart 1935 dat door de verkopen 'onherstelbare schade wordt toegebracht aan de belangen van de Nederlandsche scheepvaart'. Hij vreest – terecht, zo zal al snel blijken – dat de Russen de schepen zullen gebruiken om hout, graan, vlas en allerlei andere producten naar Nederlandse havens te vervoeren. 'Dit alles vergroot

de werkeloosheid onder het varende personeel in groote mate,' stelt hij teleurgesteld vast.

De capaciteit van de Nederlandse vloot neemt tussen 1931 en 1935 met 19 procent af. Minister Max Steenberghe van Economische Zaken belooft steunmaatregelen, maar verzet zich niet tegen de verkoop van de schepen aan de Sovjet-Unie.

Geheimhouding

Ook de Amsterdamse burgemeester De Vlucht richt zich, in een poging de NSM-werf van de ondergang te redden, tot de Sovjet-Unie. De antirevolutionair De Vlucht is zelf commissaris van NSM en een rasechte Amsterdammer: de zoon van een scheepstimmerman en een dienstmeid op Kattenburg. In het diepste geheim reist hij in januari 1935 naar Moskou, in het kielzog van de zogenoemde Commissie voor den Handel met Sowjet-Rusland. Die wordt geleid door zijn goede vriend Emile David van Walree, commissaris van KNSM.

De commissie is in juli 1933 opgericht om de export naar Rusland te bevorderen. 'Rusland en Nederland zijn te goede kooplieden om niet te voelen dat een harmonische regeling tusschen onze beide landen noodig en mogelijk is,' stelt Van Walree vast bij de eerste ontmoeting met een Sovjetdelegatie, in oktober 1933 in Berlijn.

Nederland is een van de weinige landen in Europa die weigeren de Sovjet-Unie diplomatiek te erkennen. Officiële contacten zijn taboe. De commissie is dan ook officieel een particuliere organisatie, die echter, zoals haar beschermheer en directeur-generaal voor Handel en Nijverheid Max Hirschfeld het formuleert, 'niet in opdracht van doch wel met voorkennis der Regeering spreekt'.

Het ministerie van Economische Zaken financiert zelfs de reis van de commissie naar Moskou, waaraan ook Hirschfeld deelneemt. Burgemeester De Vlucht neemt verlof op en sluit zich in het geheim bij het gezelschap aan. Lang blijft het geheim niet bewaard. In Moskou wordt De Vlucht gefotografeerd onder een portret van Lenin. De foto verschijnt op 29 januari op de voorpagina van *De Tribune*, het huisorgaan van de Nederlandse communisten.

De burgemeester is betrapt, maar de onthulling blijft zonder politieke gevolgen. Op 13 maart vraagt hij de Amsterdamse gemeenteraad, die in besloten zitting bijeen is, om geheimhouding. En stelt dan onomwonden dat 'men er eigenlyk niets mee te maken heeft, wat spreker in zyn verlof doet. Dat is zyn eigen zaak. Hy denkt er niet aan, toestemming te vragen.'

Het bezoek van De Vlucht aan Moskou heeft vrucht afgeworpen. Op 13 maart stemt de Amsterdamse gemeenteraad in met een 'ontwerp-geheime voordracht' van de wethouder van Financiën, waarin staat dat NSM twee houttransportschepen zal bouwen voor de Sovjet-Unie. Ook gaat de raad akkoord met een voorschot voor NSM van 1 miljoen gulden. De scheepswerf is voorlopig van de ondergang gered.

De contacten tussen Amsterdam en Moskou worden in het grootste geheim voortgezet, vooral om concurrent Rotterdam niet wakker te schudden. In het voorjaar van 1935 arriveert een delegatie van Sovtorgflot in Nederland en op 21 april meldt het *Handelsblad* dat twee stoomschepen, de *Brielle* en de *Almelo*, aan Rusland zijn ver-



Alleen al de 'Dzjoerma' stouwt tussen 1935 en 1953 225.000 gevangenen in het ruim.

kocht voor respectievelijk 360.000 en 190.000 gulden. Beide zijn eigendom van KNSM, de maatschappij waarvan Van Walree commissaris is.

'Over de verkoop van deze grote, in zeer goede staat verkerende schepen bestond in de boezem van de directie niet altijd overeenstemming,' zal KNSM-directeur Dirk Hudig later in zijn *Herinneringen* schrijven. Maar KNSM was platzak en 'niets mocht worden nagelaten de kasmiddelen te versterken'. De Russen kopen tijdens hun bezoek aan Nederland nog meer schepen, waaronder het stoomschip *Batoe*.

De nieuwe eigenaar van deze schepen is Dalstroj, een onderafdeling van de Russische geheime dienst, de NKVD. Dalstroj is opgericht voor de ontwikkeling van de Kolyma, een onherbergzaam gebied in het uiterste oosten van Siberië dat alleen over zee te bereiken is, en waar grote goudaders zijn ontdekt. De Nederlandse

Een grafkruis in het voormalige strafkamp Kolyma. Honderdduizenden gevangenen liggen hier begraven in anonieme massagraven.



Foto Gerard Jacobs



In het archief van de NKVD in Magadan worden de dossiers van de gevangenen bewaard.

In 1938 wordt de *Kulu* overgedragen aan de Russische marine. Na de Tweede Wereldoorlog dient het schip als koopvaarder, tot het in 1960 uit de vaart wordt genomen. De voormalige *Brielle* en *Almelo* worden in 1942 ingezet voor het transport van wapens en voorraden van de Verenigde Sta-

ten naar de Sovjet-Unie. Later keren de schepen terug naar Nogaëvo, waar ze tot ver in de jaren vijftig gevangenen naar Magadan blijven vervoeren.

ten naar de Sovjet-Unie. Later keren de schepen terug naar Nogaëvo, waar ze tot ver in de jaren vijftig gevangenen naar Magadan blijven vervoeren. Waarschijnlijk heeft noch burgemeester De Vlucht, noch KNSM-commissaris Van Walree geweten dat de schepen die zij aan de Sovjet-Unie verkochten, zouden worden gebruikt voor de staatsterreur tegen vermeende vijanden van het regime. Dat zij naar de plannen van de Russen kritisch hebben geïnformeerd, ligt evenmin voor de hand. In een zo grote crisis als waarin de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw eind jaren dertig verkeerde, stel je geen vragen. ■

schepen zullen worden ingezet om voorraden, vrijwilligers en dwangarbeiders naar de Kolyma te vervoeren. Aan het einde van de zomer van 1935 arriveren de *Brielle*, *Batoe* en *Almelo* in hun nieuwe thuishaven Nogaëvo aan de Zee van Ochotsk, waar de stad Magadan wordt gebouwd door vrijwilligers, maar vooral door dwangarbeiders en politieke gevangenen. De Russen noemen de schepen *Dzjoerma*, *Kulu* en *Jagoda* – naar Genrich Jagoda, het hoofd van de NKVD. Wanneer deze in 1937 in ongenade valt en wordt geëxecuteerd, wordt de voormalige *Almelo* omgedoopt in *Dalstroj*.

‘Wij noemden de boten “dubbeldekkers”,’ zegt Ivan Loekin, een van de eerste vrijwilligers in Magadan. ‘De gevangenen zaten opeengepakt als vee in het ruim.’ In de eerste jaren is de situatie voor de gevangenen relatief goed. Maar in 1937 keert het tij. Stalin start de Grote Terreur en schakelt al zijn politiek tegenstanders uit. De chef van *Dalstroj*, Eduard Berzin, wordt gearresteerd en terechtgesteld als ‘Japanse spion’. In anderhalf jaar tijd worden 1,5 miljoen Russen gearresteerd.

De Kolyma groeit uit tot het grootste strafkamp in de Sovjet-Unie. Tussen 1935 en 1953 worden 800.000 gevangenen verscheept naar de baai van Nogaëvo. Alleen al de *Dzjoerma* – de oude *Brielle* – stouwt in die periode 225.000 gevangenen in zijn ruim. Jevgenia Ginzburg is een van hen. Zij beschrijft haar ervaringen in haar memoires *Raderen van de willekeur*: ‘De *Dzjoerma*. Zo heette de oude stoomboot die al heel wat had meegemaakt. Het koperbeslag – van de stangen, van de traptreden, van de scheepsroeper van de kapitein – was dof en groenbeschimmeld. We waren met velen, met zeer velen. We werden zo op elkaar geperst dat we niet konden ademen. We zaten en lagen gewoon op de vuile vloer, de een vlak tegen de ander aan. We zaten met gespreide benen, opdat daar weer iemand tussen kon zitten.’ Wie onderweg stierf werd overboord gegooid.

Varlam Sjalamov arriveert in Magadan op de *Kulu* – de oude *Batoe*. ‘De zware deuren van het ruim gingen boven ons open, en langzaam gingen we één voor één langs de smalle ijzeren trap naar het dek,’ schrijft hij in zijn memoires. ‘Onze vaartocht was ten einde. Onze boot had twaalfduizend man meegebracht. We zijn hierheen gebracht om te sterven.’ Sjalamov overleeft uiteindelijk zeventien jaar in de strafkampen.

Voor dit artikel is gebruikgemaakt van de archieven van het Maritiem Museum Rotterdam, IISG, Stadsarchief Amsterdam en Nationaal Archief.

Ovt zendt op 8 en 15 februari een tweeluik uit over ‘Stalins slavenschepen’.

MEER INFORMATIE

BOEKEN

Martin J. Bollinger schreef als eerste over de vloot van *Dalstroj* in dienst van de NKVD in *Stalin's Slave Ships. Kolyma, the Gulag Fleet, and the Role of the West* (2007). Varlam Sjalamov beschrijft zijn kampervaringen in *Berichten uit Kolyma* (2005) en *De handschoen. Nagekomen berichten uit Kolyma* (2006). Een standaardwerk over de Sovjetterreur is Robert Conquests *The Great Terror. A Reassessment* (2007).

De biografie van Willem de Vlucht is geschreven door Harm Kaal en heet *Het Hoofd van de Stad. Amsterdam en zijn burgemeester tijdens het Interbellum* (2008). Over de Nederlandse relatie tot de Sovjet-Unie tussen 1917 en 1942 publiceerde Ben Knapen *De lange weg naar Moskou* (1985).