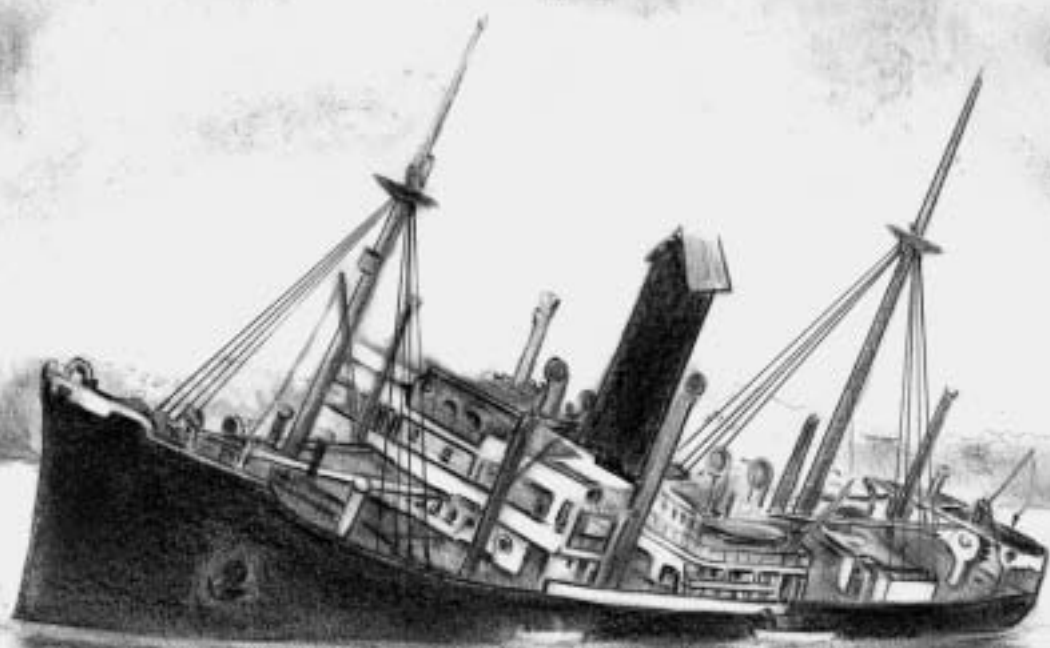


# De Goslar-affaire

*Ontmaskering van een geheime militaire missie*

**Nizaar Makdoembaks**



# Colofon

**Research en redactie** 6575 Tekstbureau [[www.6575.nl](http://www.6575.nl)]

**Tekstadviezen** Frans Meulenberg

**Eindredactie** Kabos-Van der Vliet Redactie bureau [[www.kabosvandervliet.nl](http://www.kabosvandervliet.nl)]

**Illustraties** Michiel Tan

**Vormgeving** Frits van der Heijden

**Uitgeverij de Woordenwinkel** [www.woordenwinkel.nl](http://www.woordenwinkel.nl)

© 2017 Nizaar Makdoembaks

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd,  
opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt,  
in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch,  
door fotokopieën, filmopnamen of andere manieren, zonder voorafgaande  
toestemming van de auteur en uitgever.

Deze uitgave wordt mogelijk gemaakt door:

Stichting Eerherstel Oorlogsslachtoffers Curaçao (SEOC)

[www.nationaalmonumentcuracao.com](http://www.nationaalmonumentcuracao.com)

ISBN 978-90-76286-28-0

NUR 688

# Inhoud

<b>Lijst van afkortingen en betekenis van woorden</b>	6
<b>Voorwoord</b>	7
<b>Inleiding</b>	9
<b>Hoofdstuk 1: Het Goslar-wrak – een korte geschiedenis</b>	13
1.1 Duits stoomschip brengt WO II naar Suriname	13
1.2 Het zinken van de Goslar	17
1.3 Duitse bemanning wel klaar voor oorlog	19
1.4 Van Beek-eiland	21
1.5 Internering en ontsnappingspogingen bemanning Goslar	24
1.5.1 Internering: Joodse vluchtelingen en nazibemanning bij elkaar	26
1.5.2 Ontsnappingspogingen	36
1.6 De prijsmaking van de Goslar	37
1.6.1 De procedure	38
1.6.2 De getuigen	38
1.7 Verbazing over de Goslar alom	39
<b>Hoofdstuk 2: De Goslar-affaire</b>	41
2.1 Pogingen tot berging tijdens WO II	43
2.1.1 Shaw Steamship Corporation Ltd. te Montreal	43
2.1.2 1940-1942 Merritt & Chapman favoriet	49
2.1.3 1940/41 J.F.D. Haenen Company Ltd. te Paramaribo	74
2.1.4 1941 Firma J.S. Webster & Sons te Kingston	77
2.1.5 1942 The Compania Lama de Vapores S.A. te Panama	84
2.1.6 1944 Sigfried Olsen Shipping Co.	90
2.2 De belangstelling voor de Goslar na WO II	93
2.3 Het kostenvraagstuk	100
<b>Hoofdstuk 3: Een blauwdruk voor de verdediging van Suriname</b>	103
3.1 Paramaribo: de achilleshiel van moeilijk te veroveren Suriname	105
3.1.1 Vitale punten voor landing en/of defensie	106
3.1.2 Het wegennet van Paramaribo	109
3.2 Verdediging kustgebied van vitaal belang	114
3.3 Surinamerivier en de bezetting van Suriname	115
3.3.1 Landingsmogelijkheden bij Paramaribo	118
3.3.2 Verdediging van de monding van de Surinamerivier	120
3.4 Defensiewerken: batterijen bij de monding van de Surinamerivier	121
3.5 De Goslar – een “toevallig” zinkschip	125

<b>Hoofdstuk 4: De verdediging van Suriname door de eeuwen heen</b>	127
4.1 Historisch overzicht 1600-1900	128
4.1.1 Ontstaan van de S.v.S. en verslappende aandacht voor defensie	130
4.1.2 Rampjaar 1712: Fransen ontdekken kwetsbaarheid Surinaamse defensie	136
4.1.3 Defensie alleen versterkt als S.v.S. <i>niet</i> hoeft te betalen	144
4.1.4 Een korte blik op de binnenlandse strijd	146
4.1.5 Zinkschepen doen hun intrede als defensiemiddel	154
4.1.6 De negentiende eeuw in vogelvlucht	167
4.2 De verdediging van Suriname ten tijde van WO I	169
4.3 De Tweede Wereldoorlog	179
4.3.1 Machtsmiddelen in Suriname en het belang van Paramaribo, 1939	179
4.3.2 Suriname verdedigen? Ja, maar de kosten laag houden	182
4.3.3 Hoe Suriname te verdedigen?	184
4.3.4 Gouverneur Kielstra en de extra defensiegelden	186
4.3.5 Getuige marineofficier Abraham van der Moer	191
4.3.6 De Amerikanen, bezorgd om continuïteit bauxietaanvoer, schoten te hulp	192
4.3.7 Na Amerikanen ook Nederlandse marine betrokken bij Suriname	198
4.3.8 Nabrander WO II: lage dunk Surinaamse soldaten gangbare mening	200
<b>Hoofdstuk 5: De Goslar – een geheime militaire missie</b>	205
5.1 Samenspel militaire inlichtingendienst en secretaris-generaal Six	212
5.1.1 Luitenant ter zee 1 <sup>e</sup> klasse Moolenburgh en secretaris-generaal Six	215
5.1.2 Ook andere ministeries negeren Suriname	223
5.2 Argumenten van SG Six weerlegd	226
5.2.1 Six wist begin mei zeker van Duits schip in Suriname	226
5.2.2 Suriname ontvangt wel geheime berichten over andere kwesties	229
5.2.3 Maart 1940: Defensie vond marinevaartuig overbodig voor Suriname	230
5.3 Zinkschepen als Nederlandse militaire strategie	234
5.3.1 Zinkschepen waren duur, de Goslar niet (in theorie)	234
5.3.2 Nederlands-Indië WO II: zinkschepen Paula en Angelina	235
5.4 Op Curaçao leidde voorkennis tot adequaat handelen	239
5.4.1 Curaçao al vroeg op zijn hoede	239
5.4.2 Duitse koopvaardij schepen zoeken asiel	240
5.4.3 10 mei 1940 op Curaçao	242
5.4.4 Eén Duitser gedood, prijs schepen Curaçao vrijwel onbeschadigd	245
5.5 Gouverneur Kielstra eerder genegeerd bij defensiezaken Suriname	246
5.5.1 Defensie hield onderzoek verdediging Suriname geheim	246
5.5.2 Kielstra wilde zinkschepen	250
5.6 Verdediging: Goslar bewijst nut als obstakel van KNSM-haven	251
5.6.1 Aanvaring ss Juno met Goslar-wrak	251
5.6.2 Waarom de KNSM-steiger?	253

<b>Conclusies</b>	261
<b>Noten</b>	265
<b>Literatuur</b>	279
<b>Lijst van bijlagen</b>	281
<b>Bijlagen</b>	283

# Lijst van afkortingen en betekenis van woorden

CHM	Curaçaosche Handel Maatschappij
CKC	C. Kersten & Co.
Coup de main	Overrompelingsaanval
GG	Gouverneur-generaal
LCM	Klein landingsmaterieel
KM	Kilometer
KNSM	Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij
KWIM	Koninklijke West-Indische Maildienst
M	Meter
MinKol	Ministerie van Koloniën
MTB	Motortorpedoboten
NPC	Netherlands Purchasing Commission
NSB	Nationaal-Socialistische Beweging
OW&V	Departement Openbare Werken & Verkeer (Suriname)
PG	Procureur-generaal
SBM	Surinaamse Bauxiet Maatschappij (Alcoa)
SG	Secretaris-generaal
VT	Voet
WIC	West-Indische Compagnie

# Voorwoord

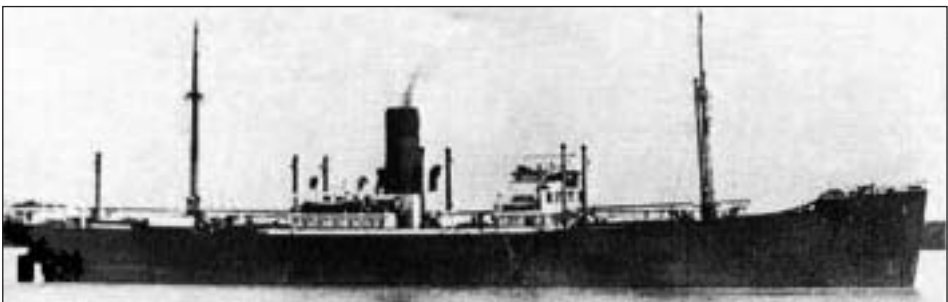
Eind 2016 verschenen er in de Surinaamse media berichten dat het wrak van het stoomschip (ss) Goslar, dat al 77 jaar in de Surinamerivier ligt, eindelijk geborgen zou gaan worden. De lichting van het wrak zou gebeuren door instanties die er tegelijk een spectaculaire televisieshow van willen maken.[1] Deze berichten hebben de gemoederen in Suriname, waar de Goslar na al die jaren geldt als een soort cultureel erfgoed[2], in beweging gebracht.

*Maar, de ware toedracht van de geschiedenis van de Goslar is nog nooit onthuld!*

In deze studie zal ik op basis van archiefonderzoek onderbouwen waarom *Nederland verantwoordelijk* is voor het feit dat de Duitse bemanning van de Goslar op 10 mei 1940 in staat was het schip zo te saboteren dat het zonk. De bemanningsleden voldeden daarmee aan instructies die zij uit nazi-Duitsland hadden ontvangen. De *Nederlandse staat* was op de hoogte van deze instructies, maar *deelde die informatie willens en wetens niet met Suriname*.

Voor dit historisch gegeven, dat een heel ander beeld toont van de geschiedenis van de Goslar dan vooral in Suriname algemeen bekend is, zijn excuses van de Nederlandse staat aan Suriname op hun plaats. Die excuses kunnen vorm krijgen als Nederland zich alsnog als serieuze partij, met de beschikking over vele deskundigen en fondsen, ontfermt over de lichting van het wrak.

Al 77 jaar is het de vraag wie verantwoordelijk is voor het feit dat de Goslar daar ligt, omdat *wie verantwoordelijk is ook wordt geacht voor de opruiming te zorgen en te betalen*. Met deze studie wordt die vraag definitief beantwoord en tegelijk de Nederlandse staat verzocht om zijn verantwoordelijkheid te nemen in wat zijn ambtenaren zelf hebben bestempeld als 'De Goslar-affaire'. [3]



Het ss Goslar op de rede van Paramaribo eind 1939. (Romeyn, 1947)[4]

Deze studie over het zinken van de Goslar wordt door onderzoeker drs. Nizaar Makdoembaks aangeboden aan het Kennisinstituut voor onderzoek naar Genocide en Reparaties. De bedoeling is dat de directeur van het Kennisinstituut, drs. Armand Zunder, de bevindingen van de studie gebruikt om er een casus betreffende reparatie mee te beginnen.



# Inleiding

De Nederlandse staat heeft bij aanvang van de Tweede Wereldoorlog doelbewust het Duitse koopvaardijship Goslar in de Surinamerivier op de KNSM-rede bij Paramaribo als *zinkschip* laten zinken om een *coup de main* (overrompelingsaanval) te voorkomen. Uit archiefstukken blijkt dat men bij het ministerie van Koloniën, via inlichtingen uit Curaçao, al in januari 1940 op de hoogte was van de instructies aan alle Duitse schepen die in Nederlandse koloniale havens lagen.[1] Het was een topambtenaar van het ministerie, te weten secretaris-generaal (SG) O.E.W. Six, die, na overleg met het hoofd van de marine-inlichtingendienst, luitenant ter zee eerste klasse C. Moolenburgh, besloot om wel de gouverneur-generaal (GG) van Oost-Indië in te lichten, maar niet de gouverneur van Suriname. Het gevolg was dat de zogenaamde Duitse vluchtschepen in de havens van Nederlandse koloniën overmeesterd konden worden, alvorens de Duitsers hun zink-instructies konden uitvoeren – behalve het ss Goslar in Suriname.



## De prijsgemaakte Duitse vluchtschepen in de haven van Willemstad, Curaçao.[2]

Het zinken van de Goslar op de rede van Paramaribo door de Duitse bemanning was voor de defensie van Suriname wenselijk. Als zinkschip maakte het op die locatie een snelle landing onmogelijk bij de steiger voor grote schepen, de KNSM-steiger. Bij een dergelijke aanval zou Paramaribo, het machtscentrum van het land, binnen enkele uren veroverd kunnen worden. En wie de stad had, had ook het land. De Nederlandse kolonie Suriname had bij het begin van de oorlog geen adequate verdediging om een dergelijke overrompelingsaanval af te slaan. Een zinkschip van ruim 6000 ton was een ideaal obstakel, een verdedigingsmiddel tegen een snelle landing van een troepenmacht met zwaar materieel.

Op 10 mei 1940 werd het Duitse stoomschip Goslar dat bij de haven van Paramaribo in de Surinamerivier op de rede lag tot zinken gebracht door zijn eigen bemanning. Toenmalig commissaris van politie Nicolaas van Beek was bevriend met enkele van de Duitsers die hij die ochtend vanwege de oorlog moest interneren. Velen hielden hem verantwoordelijk voor het mislukte veilig stellen van het schip. Vrijwel iedereen noemde de man incompetent en goedgelovig. In de volksmond heette het wrak dat deels boven water bleef uitsteken al heel snel 'Van Beek-eiland' en de commissaris zelf werd niet veel later, onder meer naar aanleiding van dit fiasco, ontslagen uit zijn functie en gedegradeerd tot perscensor. Dit is hoe de geschiedenis van de Goslar al decennia lang bekendstaat, zeker in Suriname. Met de ontdekking van de originele archiefstukken blijkt dat deze geschiedenis herschreven moet worden. Van Beek noch iemand anders bij het gouvernement blijkt op de hoogte te zijn geweest van de Duitse intenties, terwijl die wel bekend waren in Nederland.



'Van Beek-eiland', anno 1940. (Romeyn: 1947)

Dit boek is evenwel geen poging tot eerherstel van de ongeïnformeerde commissaris. Het is een historische beschouwing van de hele Goslar-affaire, die exemplarisch is voor de behandeling die Suriname vanuit het moederland door de eeuwen heen ten deel viel. En 'valt', aangezien de Goslar er nog steeds ligt en Nederland nog steeds weigert aan de opruiming van het wrak bij te dragen. Na gouverneur Cornelis van Aerssen van Sommelsdijk (1683-1688) zijn de Hollandse beurzen steeds vaker belangrijker gebleken dan de veiligheid van de kolonie die mede diezelfde beurzen zo goed gevuld hield. Terwijl vanaf het begin van de stichting van de kolonie vastlag dat men vanuit het moederland diende te zorgen voor haar defensie en de kosten daarvan, bleef men vanaf het begin die plicht verzaken en de kosten afschuiven op de ingezetenen van de kolonie. Deze gang van zaken hield men eeuwen in stand met als gevolg dat, tegen de tijd dat

de geallieerden voor de oorlogsvoering in WO II dringend het Surinaamse bauxiet nodig hadden, de verdediging van Suriname er slecht voor stond. Uiteindelijk moesten de Amerikanen bijspringen om het kostbare en broodnodige bauxiet veilig te stellen.

Dit alles komt uitgebreid aan bod in de tweede helft van dit boek. In de eerste helft schets ik de geschiedenis van de Goslar, de geschiedenis van de Goslar-affaire die daarop volgde, plus het bergingsverhaal dat tot op de dag van vandaag niet is afgesloten. Daarnaast bevat dit boek een uitgebreide bespreking van het rapport van Lieftinck uit 1952 getiteld *Grondslagen voor de defensie van Suriname*. Dit om een beeld te schetsen van wat er in wezen nodig is om een land als Suriname, met zijn specifieke kwetsbaarheden (waar diverse vijanden al in de zestiende en zeventiende eeuw van profiteerden) adequaat te verdedigen. Tot besluit kom ik dan terug bij de heer Six en het achterhouden van die zo cruciale informatie.

Het lijkt geen twijfel dat commissaris Van Beek meer op zijn hoede zou zijn geweest, zelfs bij zijn Duitse “vrienden”, als hij de informatie die SG Six achterhield, wel had gekregen. Met dat achterhouden is echter iets vreemds aan de hand, daar SG Six diverse argumenten gebruikte die ontkracht worden door andere archiefstukken.

Zo gebruikte Six het argument dat het niet veilig zou zijn om deze gevoelige informatie naar Suriname te verzenden. De informatie zou in handen van “onbevoegden” kunnen vallen. Echter, uit archiefmateriaal en de literatuur over de koloniën in de aanloop naar WO II wordt duidelijk dat Suriname van eind 1939 tot mei 1940 tientallen geheime documenten ontving van inlichtingendiensten, via het ministerie van Koloniën.

In het laatste hoofdstuk zal ik naar aanleiding van de drogredenen van Six de hypothese onderbouwen dat het ss Goslar een Nederlands zinkschip was: een poging tot voorkómen, of in ieder geval bemoeilijken, van een *coup de main*, met zo goedkoop mogelijke middelen.

Wat met de ontdekking van de weigering van Six om Suriname adequaat te informeren in ieder geval vaststaat: de twee wrakstukken van de gebroken Goslar, die nog steeds in de Surinamerivier te zien zijn, markeren niet de incompetentie van commissaris Van Beek en het Surinaamse gouvernement. Het Goslar-wrak is het resultaat van een geheime militaire missie van de Nederlandse regering.



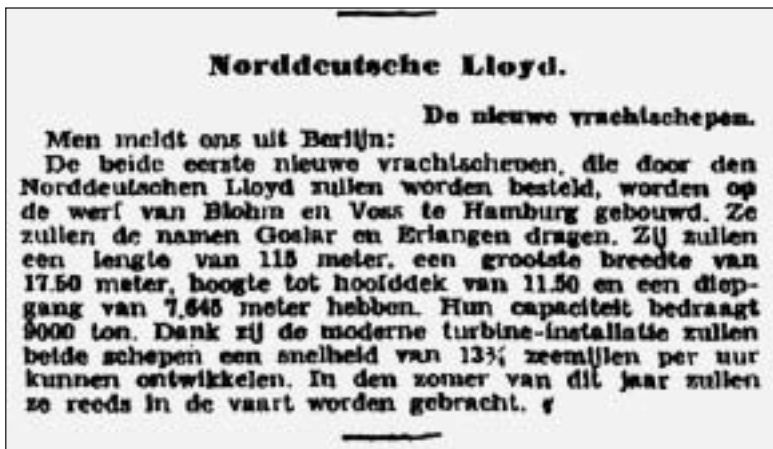
# Hoofdstuk 1

## Het Goslar-wrak – een korte geschiedenis

In Suriname zijn het wrak van de Goslar en haar geschiedenis een begrip. In de volksmond heet het deel dat zichtbaar boven water steekt al sinds 1940 'Van Beek-eiland'. Een korte geschiedenis van het schip en hoe het in de Surinamerivier terechtkwam, maakt duidelijk waarom. Tegelijk bevat die geschiedenis elementen die onontbeerlijk zijn voor een goed begrip van de hoofdstukken die volgen. Terug naar het begin.

### 1.1 Duits stoomschip brengt WO II naar Suriname

Begin 1929 kondigde de *Nieuwe Rotterdamse Courant* de bouw aan van het vrachtschip 'Goslar' op de scheepswerf Blohm & Voss te Hamburg:



Het avondblad van de *Nieuwe Rotterdamse Courant* d.d. dinsdag 22 januari 1929.

Later datzelfde jaar beschikte de Norddeutsche Lloyd, een rederij te Bremen, over een splinternieuw turbinstoomschip van 6040 registerton (een inhoudsmaat voor schepen) dat Goslar werd gedoopt. In augustus 1939 lag dit vrachtschip in de haven van Philadelphia. Daar begint het reisverslag van de eerste machinist Eduard Abb dat auteurs E. van Laar en W.L. Man A Hing gebruikten voor hun goed gedocumenteerde artikel 'De roemloze ondergang van het stoomschip 'Goslar'', dat in 1989 verscheen het *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*[1]. Van Laar en Man A Hing zeggen over de reis naar Suriname:

*'Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in augustus 1939 bevond het schip zich voor wat zijn laatste reis zou worden in de haven van Philadelphia in de Verenigde Staten alwaar nog 2.000 ton kolen werd ingeladen en het gezag over de vrachtaarder werd overgedragen aan kapitein Karl Berghoff.*

*Op 24 augustus 1939 werd in ballast uitgevaren in de richting van Galveston. Drie dagen later gaf de rederij opdracht aan het schip om een neutrale haven of bij voorkeur de haven van een bevriende staat aan te lopen. Aan boord dacht men toen naar Mexico te kunnen doorstomen. Maar reeds de dag daarop kwam er een instructie om terug te keren en naar huis te varen.*

*Op 29 augustus ten slotte luidde de order een neutrale haven aan te doen, maar in geen geval een Noordamerikaanse [sic]. Opnieuw werd de koers van het schip verlegd, nu in de richting van Brazilië, uit vrees dat men een Brits oorlogsvaartuig zou kunnen tegenkomen op weg naar Mexico.*

*Na veel wikken en wegen werd besloten toch niet naar Brazilië te gaan, maar naar Suriname (Nederlands Guyana). Doorslaggevend voor deze beslissing was de overtuiging dat een oorlog tussen Duitsland en Nederland was uitgesloten. Om op allerlei eventualiteiten voorbereid te zijn, kregen de schoorsteen en ventilatoren een ander kleurtje en werd het schip voorzien van een Amerikaanse naam. In de machinekamer werden tegelijkertijd maatregelen getroffen om indien nodig het schip binnen korte tijd te doen zinken. Ter verkleining van de kans op ongewenste ontmoetingen werd 's nachts uitsluitend met gedempt licht gevaren. De reis naar Suriname verliep enerverend, zeker omdat onderweg bekend werd dat op 3 september Engeland en Frankrijk officieel de oorlog aan Duitsland hadden verklaard.*

*Op de vroege morgen van dinsdag 5 september voer de Goslar met de Amerikaanse vlag de Surinamerivier op. De bemanning voelde zich bijzonder opgelucht dit 'avontuur' zonder een noemenswaardig incident te hebben overleefd.'*

Zo kwam de Tweede Wereldoorlog met de Goslar aan in Suriname. Vanaf dat moment lag het vrachtschip op de rede van Paramaribo. Volgens Katz (2010) en Bubberman (1980:14) vroeg de bemanning politiek asiel aan bij gouverneur Kielstra, maar dit staat geenszins vast:

*'Voor de stelling dat het schip asiel had gevraagd, ontbreekt overigens elke grond, omdat de Goslar als niet-oorlogsschip daarvoor niet in aanmerking zou kunnen komen. Ook de overige geraadpleegde stukken en literatuur maken daar geen melding van.'* (Van Laar & Man A Hing, 1989)

Al snel na aankomst ontstond er rumoer rondom de Goslar. Op dat moment bestond de bemanning uit 64 leden: 49 van Chinese afkomst en 15 Duitsers. De Chinezen waren er faliekant tegen dat kapitein Berghoff de reis naar Europa niet wilde voortzetten en sloegen aan het muiten. Berghoff verzocht de Surinaamse politie om in te grijpen. Men gaf gehoor aan dat verzoek en sloot de Chinezen op in Fort Zeelandia. (Katz, 2010) Later dat jaar vond men vervoer voor de Chinese geïnterneerden. Ze konden met een Italiaans schip mee naar Europa:

**CHINEESCHE BEMANNING  
NAAR HUIS.**

De Chineesche manschappen van het Duitsche stoomschip Goslar, dat reeds eenigen tijd in onze haven ligt, is naar huis teruggekeerd. Zij reizen met een Italiaansche stoomschip, de Orazia, welks maatschappij vertegenwoordigd wordt door de Curaçao-sche Handel Maatschappij.

Het schip had bij aankomst aan het lichtschip — wegens zijn grootte van 10.000 ton kon het niet binnenkomen — reeds plm. 400 Chineesche zeelieden aan boord, afkomstig van andere Duitsche schepen in de buurt.

Het aantal der Chineezen van de Goslar beliep 49.

In Genua zullen deze menschen overstappen op een ander Italiaansch schip, dat hen naar huis zal brengen.

*De Surinamer, 27-12-1939.*

De Duitse bemanningsleden vonden in de maanden die volgden op hun asielaanvraag hun weg in de stad. Vriendschappen werden gesloten, '[...] zoals ook met de toenmalige Commissaris van Politie Van Beek [tevens havenmeester, NM]. Men zocht elkaar op, op de wal en op het schip, en wachtte de gebeurtenissen af.' (Bubberman, 1980: 15)

In 5.2.1 zal ik laten zien dat de rol die de Duitse consul van dat moment, W.E.P. Assman, hierbij speelde het bewijs vormt dat men in Nederland niet kon volhouden niets te weten van het Duitse vluchtschip in de Surinamerivier. Assman was nauw betrokken bij het zich thuis laten voelen van de bemanning van de Goslar:

*'Veel medewerking en gastvrijheid ondervond men van de Duitse consul W. E. P. Assmann en de Duitse kolonie. Zo werden er regelmatig uitstapjes georganiseerd naar de buitendistricten. Uit het reisverslag van Abb blijkt dat deze tochten zeer gewaardeerd werden. Bezocht werden onder meer de plaatsen Groningen en Domburg en de plantages van Denderich en Schubert. Tot de deelnemers behoorden ook andere Duitsers, die in Suriname woonden, zoals Geilert, Hese en Scholl en Surinamers uit de diverse bevolkingsgroepen. Bij alle spanning die het wachten op onzekere gebeurtenissen met zich meebracht, leek de Duitse bemanning door de hartelijke gastvrijheid van de bevolking het dus best naar haar zin te hebben gehad.'* (Van Laar & Man A Hing, 1989)

De genoemde spanningen namen ook hand over hand toe bij het gouvernement en in het moederland. Hoewel men op goede voet stond met de Duitsers, schroomde men niet alvast enkele maatregelen te treffen voor het geval de situatie zou escaleren:

*'Een telegram van 14 januari 1940 van de minister van Koloniën Welter aan de gouverneur over de precaire situatie van Nederland en de oorlogsdreiging vanuit Duitsland was aanleiding voor de Surinaamse autoriteiten om maatregelen te nemen ter voorbereiding van een internering van de bemanning van de Goslar. Al op 14 januari 1940 werden de pistolen van de officieren ingenomen onder het voorwendsel dat zij ze "niet meer nodig hadden na het vertrek van de Chinezen". [2]*

Toch was men niet werkelijk goed voorbereid op wat komen ging. Ondanks de overtuiging dat Nederland en Duitsland niet in oorlog zouden raken, en ondanks het warme welkom dat zij vonden in Paramaribo, waren de Duitse bemanningsleden wel degelijk klaar voor oorlog, al voordat ze de haven binnenliepen. In Suriname zelf was dat mede door toedoen van het ministerie in Nederland niet het geval. De fysieke afstand tot de oorlog en de gemoedelijke inburgering van de Duitsers maakten dat men de oorlog aan zich voorbij liet gaan, zoals in maart 1940 nog te lezen stond in de krant:

**De oorlog gaat hier in de verte voorbij. Wij staan volkomen neutraal tegenover de strijende partijen. Zelfs het binnenvoeren van een Duits vrachtschip, het s.s. Goslar, groot 9072 ton, dat hier een schuilplaats heeft gezocht, bleek niet bij machte het publiek er toe te brengen zich bloot te geven. Maar ons hart klopt voor het Moederland, dat in een zoo**

[...] benarde positie verkeert.',  
aldus *De Surinamer* op 20 maart 1940.

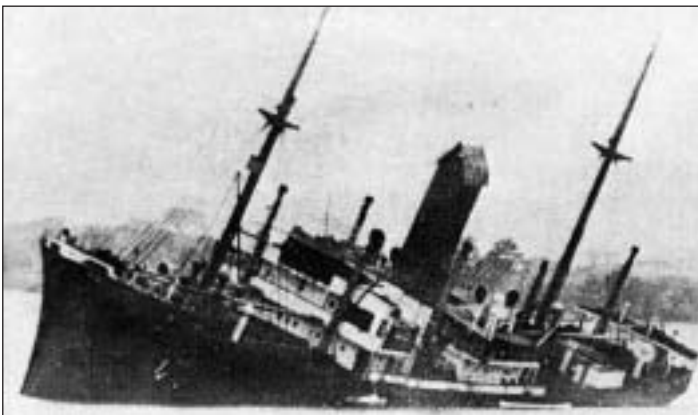


## 1.2 Het zinken van de Goslar

Nederland werd op 10 mei 1940 door Duitsland aangevallen en vanaf dat moment was het ook in Suriname oorlog. Het bericht kwam als een donderslag bij heldere hemel: *'Het is de gepensioneerde Lt.Kol. C. Haakmat – in die dagen beroepssoldaat bij het KNIL en ingedeeld bij de gevangeniswacht te Fort Zeelandia – altijd bijgebleven hoe hij, na op 9 mei tot laat in de avond een verjaarsfeest bij de Duitse predikant Ds Schmidt, met wie hij in de padvinderij actief was, te hebben bijgewoond, dezelfde Schmidt in de nanacht als gevangene moest bewaken. Vrienden en medewerkers waren plotseling vijanden geworden.'* (Bubberman, 1980: 15)

Oud-hoofd van de Nederlandse Marine Voorlichtingsdienst, K.W.L. Bezemer, beschreef in zijn boek over de verrichtingen van de Koninklijke Marine in WO II, *Verdreven doch niet verslagen* (1967), kort en bondig wat er met de Goslar gebeurde nadat Nederland en Duitsland in oorlog raakten:

*'Tegen half drie 's morgens van de 10<sup>e</sup> mei was van Beek [sic], met enkele militairen en politiemannen, aan boord van de "Goslar" gegaan. De Duitsers werden volkomen verrast en wanneer men direct tot arrestatie was overgegaan zou er geen gelegenheid zijn geweest het schip tot zinken te brengen. Maar Van Beek heeft kennelijk zelfs niet aan de mogelijkheid gedacht dat de Duitsers zulks van zins waren. Toen een hunner vroeg hem een half uurtje te geven om nog wat spullen op te halen, werd dat toegestaan. Het halve uurtje werd uitstekend benut en omstreeks 3 uur hoorden de Hollanders in het onderschip „het ruisen van binnenkomend water.” Toen Berghoff daarop werd gevraagd of hij wist dat zijn schip water maakte, antwoordde hij: „dat moet wel” en voegde er aan toe, dat hij op bekomen orders had gehandeld en niemand het schip nog kon redden.'* (Bezemer, 1967: 342)



10 mei 1940, de Goslar maakt slagzij. (Romeyn, 1947)

Over wat er nu precies gedaan werd door de Duitser die nog even benedendeks mocht gaan, bestaan verschillende lezingen. In 2010 beschreef Bernd Katz in *Parbode* de gebeurtenissen als volgt:

*'Via een kortegolfzender aan boord had men tijdig van de invasie op 10 mei 1940 gehoord. Om te voorkomen dat het schip in beslag zou worden genomen, had de bemanning de kolenvoorraad naar de bakboordzijde gesjouwd en vrijwel alle schroeven van een luik losgemaakt. Op het moment dat de politiecommissaris en havenmeester Van Beek samen met enkele andere ambtenaren het schip naderden om de Duitsers in hechtenis te nemen, liep de boot al onder water. Pas terug aan wal, ontdekten Van Beek en de zijnen dat het schip aan het zinken was. Pogingen om met aangevoerde pompen in allerijl het water uit de Goslar te pompen, liepen spaak. Uiteindelijk heeft de geringe diepte ervoor gezorgd dat het schip nooit helemaal onder water is verdwenen.'*

Bubberman verhaalde min of meer hetzelfde:

*'[...] een op scherp gezet luik in de bodem van het schip was door één der bemanningsleden in een oogwenk geopend, zodat het schip bij het aanbreken van de dag op 10 mei reeds zinkende was. Men had tevoren de kolenvoorraad aan één zijde van het schip gestouwd, daarom het gerommel[3], zodat het schip onmiddellijk zware slagzij maakte. In allerijl aangevoerde pompen, waarmede men door in de scheepswand gebrande gaten het water trachtte uit te pompen, hadden niet voldoende capaciteit, zodat het schip nog voor de avond van de 11<sup>e</sup> mei plat viel.'* (1980: 15)

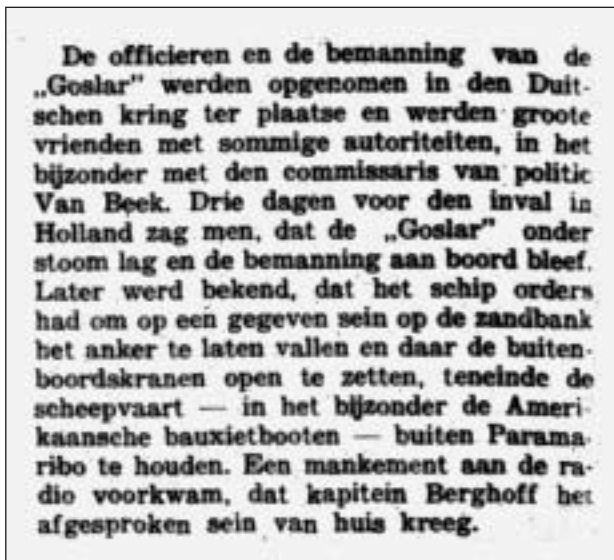
In de pers verschenen evenwel andere verhalen:

*'Het zinken van de Goslar werd slechts kort vermeld in het Paramaribo verschijnende blad De West van 10 mei 1940: 'Eenige sensatie verwekte het bericht, dat de bemanning van de Goslar dit schip tot zinken had gebracht. Dit behoort tot de oorlogstaktiek der Duitsers, die liever hun eigen vaartuigen opofferen dan die in handen te laten vallen van den vijand'. De Surinamer van 11 mei 1940 deed uitvoeriger verslag van het zinken. De schrijver van het artikel wist te vertellen dat naar alle waarschijnlijkheid de schroefaskoker met een middellijn van tenminste 65 cm was losgegooid, waardoor het water snel zijn weg vond naar de machinekamer. De capaciteit van de motorpompen en de brandspuiten was echter onvoldoende om het schip te redden. Dit blad wist ook te melden dat het plan om het schip tot zinken te brengen reeds lang bestond. In Curaçao had men dit bij de meeste Duitse schepen kunnen verhinderen. De schrijver eindigt zijn artikel als volgt: 'Hoe onaangenaam ook, moet de vraag worden gesteld, of dit hier ook niet mogelijk was geweest ... '. (Van Laar & Man A Hing, 1989)*

Dat men op Curaçao blijkbaar beter voorbereid was, lag niet alleen aan het gouvernement daar, zoals we in hoofdstuk 5 zullen zien. Hier is het van belang te wijzen op de twee officiële lezingen van het gebeurde: het proces-verbaal (PV) van de havenmeester en het verslag van de Duitse kapitein. Tezamen geven deze documenten helder inzicht in wat er met de Goslar is gebeurd.

### 1.3 Duitse bemanning wel klaar voor oorlog

Zoals gezegd, de Duitse bemanning was wel degelijk al voor het binnenlopen in de haven van Paramaribo voorbereid op een mogelijke oorlog tussen Nederland en Duitsland. Men had duidelijk instructies meegekregen, ten minste om ervoor te zorgen dat het schip niet in Nederlandse handen zou vallen, maar mogelijk om er ook een oorlogsdad mee uit te voeren, aldus een bericht in de *Sumatra Post* van eind 1940:



De officieren en de bemanning van de „Goslar” werden opgenomen in den Duit- schen kring ter plaatse en werden groote vrienden met sommige autoriteiten, in het bijzonder met den commissaris van politie Van Beek. Drie dagen voor den inval in Holland zag men, dat de „Goslar” onder stoom lag en de bemanning aan boord bleef. Later werd bekend, dat het schip orders had om op een gegeven sein op de zandbank het anker te laten vallen en daar de buiten- boordskranen open te zetten, teneinde de scheepvaart — in het bijzonder de Ameri- kaansche bauxietbooten — buiten Parama- ribo te houden. Een mankement aan de ra- dio voorkwam, dat kapitein Berghoff het afgesproken sein van huis kreeg.

*De Sumatra Post*, 25-11-1940.[4]

De waarheid van dit bericht mag men in twijfel trekken gezien de getuigenis van kapitein Berghoff zelf. Toch vermeld ik het hier omdat dit, voor zover ik heb kunnen vaststellen, het enige bericht is dat de Goslar in verband brengt met het voor de Amerikanen zo ongelooflijk belangrijke Surinaamse bauxiet. Op het feit dat de gezonken Goslar het bauxietvervoer nooit heeft belemmerd, kom ik in hoofdstuk 5 uitvoeriger terug. De genoemde getuigenis van Berghoff werd in 1948 opgetekend door een vertegenwoordiger van de Bruynzeel Maatschappij:

*'Liggende te Paramaribo heeft hij (d.i. Berghoff) het schip zinkklaar gemaakt uit vrees voor eventuele inbeslagname door Holland en Engeland als er een gebrek aan scheepsruimte zou ontstaan. Dit zinkklaar maken bestond uit demontage van de buitenboord inlaatkast terwijl het buitenboordsgat met een houten stempeling werd afgedicht. Bovendien werden de kranen van de bilges leidingen naar alle ruimten in de machinekamer gedemonteerd. Overigens werd er niets gedaan. De dubbele bodemtanks waren vol en moeten dit thans nog zijn. Door middel van een staaldraad kon de houten stempeling op het buitenboordsgat vanaf het bovendek worden weggetrokken hetgeen op het ogenblik van internering is geschied. Het hierdoor ontstane gat van ca. 60 cm diameter moet in geringe tijd de machinekamer hebben gevuld'. Behalve dat Berghoff verzuimt te vertellen dat reeds op zee vóór de aankomst in Paramaribo maatregelen werden genomen om indien nodig het schip binnen korte tijd te laten zinken, lijkt zijn verklaring wel betrouwbaar.'* (Van Laar & Man A Hing, 1989)[5]

Het ligt voor de hand dat de in 1.1 geciteerde beschrijving die eerste machinist Eduard Abb gaf van de voorbereidingen om het schip snel tot zinken te brengen, het plegen van die daad op volle zee betrof. Mogelijk dat Berghoff er daarom niet aan refereerde wat betreft de voorbereidingen om de Goslar te doen zinken in de haven van Paramaribo. Hoe dan ook blijkt uit het verslag dat dergelijke plannen al bestonden terwijl men zich in Paramaribo amuseerde en vriendschappen sloot. Het zal voor politiecommissaris Van Beek dan ook een koude douche zijn geweest dat zijn nieuwe "vriend" hem met weinig woorden voor een voldongen feit stelde.



**De Goslar, volgens plan omgeslagen, ligt sinds 11 mei 1940 op de bodem van de Surinamerivier. (Romeyn, 1947)**