

vergaande collaboratie mede in het feit dat het een Duitser was, C. Teschmacher, die als drijvende kracht in de directie optrad, dan moet opgemerkt worden dat deze factor in het geval van de werf 'Gusto' ontbreekt.

Van deze werf wist op 14 mei '40 één moderne motortorpedoboot (het door Engeland geleverde prototype) te ontsnappen. Er stonden toen tien motortorpedoboten op stapel. 'Gusto' verplichtte zich op 23 mei '40, deze tien motortorpedoboten (plus nog een kanonneerboot) ten behoeve van de *Kriegsmarine* af te bouwen. De order werd later door de *Kriegsmarine* groten-deels geannuleerd. Dat kan mede het gevolg geweest zijn van het feit dat de eerste twee motortorpedoboten die afgeleverd werden, niet bleken te deugen. Op beide boten had de werkmeester, Jacob Beunder, een vorm van sabotage toegepast die nauwelijks te ontdekken viel. Beunder was, vóór hij in de lente van '39 bij 'Gusto' kwam te werken, meer dan twintig jaar lang oppervliegtuigmaker bij de Marineluchtvaartdienst geweest. Na mei '40 was hem het beleid der directie een doorn in het oog en toen nu eind augustus '40 de eerste twee mtb's naar Wilhelmshaven zouden vertrekken, stelde hij vlak voor de aflevering de assen van de motor en van de keerkoppeling één millimeter uit de rechte lijn. Beide boten waren al bij aankomst defect. De Duitsers begrepen er niets van en zij verzochten de directie van 'Gusto', haar beste technicus (dat was Beunder) onmiddellijk naar Wilhelmshaven te zenden. Beunder weigerde te vertrekken. Voor de pressie welke de directie op hem uitoefende (er werd tenslotte met strafmaatregelen gedreigd), was hij ongevoelig; hij werd ontslagen.

Afgezien van deze twee mtb's en van een kanonneerboot heeft 'Gusto' een groot aantal andere kleine eenheden aan de *Kriegsmarine* geleverd en voorts voor de Duitsers o.m. tankschepen en vrachtschepen gebouwd. In de jaren '41 t.e.m. '44 vormden de Duitse opdrachten per jaar gemiddeld 85% van de totale omzet.¹

Ter aanvulling willen wij er op wijzen dat, al waren Wilton-Fijenoord en 'Gusto' ook de eersten die opdrachten van de *Wehrmacht* aanvaardden, praktisch alle Nederlandse scheepswerven door de *Kriegsmarine* ingeschakeld werden hetzij voor reparaties, hetzij voor nieuwbouw. De grootste werven hadden in '35 samen met de twee grootste fabrieken voor scheepsmotoren (Werkspoor en de Gebr. Stork & Co. te Hengelo) de z.g. Scheepsbouwconferentie opgericht – een kartel dat vooral voor de onderlinge orderverdeling moest zorgen, zeeschepen uitgezonderd; als voorzitter van het bestuur trad sinds '38 vice-admiraal A. Vos op. Deze trok zich in de zomer van '40 terug. Enige tijd later vormde de Scheepsbouwconferentie één bedrijfsgroep

¹ Gegevens in Doc II-303.