

moeilijker ligt dit bij de sabotage. Er is een tekort aan gegevens, niet alleen aan Nederlandse kant maar ook aan Duitse. Dat laatste is geen wonder. Wanneer een groepje arbeiders op een scheepswerf schade wist toe te brengen aan een Duits vaartuig dat in aanbouw of in reparatie was, hoe kon men dan, als die schade zich manifesteerde, met zekerheid constateren dat ze opzettelijk toegebracht was? Dat was vaak niet mogelijk. Zo was het ook voor Duitse controleurs vaak moeilijk om te doorzien of de redenen die voor een opvallende verlaging van het arbeidstempo opgegeven werden, geldig waren. Zulk een *go-slow*-tactiek kon een hinderlijke vorm van sabotage zijn. Wij zouden bepaald niet willen beweren dat deze sabotage binnen de bedrijven een algemeen karakter gehad heeft, maar het lijkt nuttig, op te merken dat er zonder twijfel meer daadwerkelijke sabotage en *go-slow* geweest is dan men uit de bewaardgebleven archiefstukken en latere rapporten kan afleiden.

Sabotage die een enigermate duurzaam effect zou hebben, vormde een moeilijke opgave. Om aanmerkelijke schade aan te brengen, moest men de beschikking hebben over explosieven of middelen tot brandstichting en vooral die explosieven vormden, voor men ze (maar pas in '44!) van de Engelsen verkreeg, een heel probleem. Niettemin kwamen er, al in '41, enkele kleine organisaties tot stand die sabotagemiddelen in handen kregen of zelf wisten te vervaardigen. Wij noemen in de eerste plaats de 'Leeuwigarde' die in de herfst van '40 in Rotterdam en omgeving opgericht werd door een employé van de rederij Müller & Co., G. van As; de in ons vorige deel vermelde gegevens corrigeren wij in zoverre dat deze organisatie inderdaad in een aantal gevallen succesvolle sabotage-acties uitvoerde; zij maakte daarbij gebruik van primitieve thermietbommen alsmede van ampullen met een licht ontvlambare brandstof er in. Met een van die ampullen wist men in oktober '41 een klein brandje te stichten aan boord van een Duitse *Schnellboot* bij de werf 'Gusto' te Schiedam¹; men boorde voorts gaten in goederenwagons waarin los gestort graan naar Duitsland vervoerd werd.

Dan werden in de lente van '41 door vier jeugdige Westlanders treintonsporingen teweeggebracht op het oude stoomtramtraject Loosduinen-Delft dat gebruikt werd voor de afvoer van groenten naar Duitsland; de leider van dit groepje, H. L. Lucas, kreeg de doodstraf. Eenzelfde lot trof een Delftse meubelfabrikant, Karel Koet, die behalve in Delft medewerkers had in Groningen en Leeuwarden. Koet was verlamd; hij had een zeer persoon-

¹ Een maand later werd, vermoedelijk door dezelfde groep, een tweede poging van die aard ondernomen, weer bij de werf 'Gusto'.