

explosieven verwierven, maar onze algemene indruk is dat het niet om grote hoeveelheden ging. De cijfers die men in Duitse rapporten en in de rapporten van de Nederlandse Spoorwegen vindt, tonen aan dat de sabotage in de periode tot de April-Meistakingen bleef wat zij tevoren al geweest was: een randverschijnsel in de Nederlandse samenleving.

Volgens die rapporten deden zich van 1 juli '42 tot 29 april '43 (de dag waarop de April-Meistakingen uitbraken) 54 gevallen voor waarin de eenvoudigste vorm van sabotage toegepast werd: het doorsnijden van militaire verbindingskabels. Bij de spoorwegen kwam het in die periode in totaal tot 22 gevallen van effectieve sabotage; daaronder bevonden zich, in november '42, een explosie op de spoorbrug te Zaltbommel waardoor de brug overigens slechts tien uur lang buiten bedrijf was, en, in de nacht van 14 op 15 maart '43, een reeks gecoördineerde acties op de lijnen Amsterdam-Amersfoort en Amsterdam-Utrecht. Ook deze hadden slechts weinig effect – de directie van de Nederlandse Spoorwegen sprak van 'sabotagegevallen welke alle een dilettantisch karakter droegen.'¹ Sabotage aan andere objecten deed zich volgens de bedoelde rapporten in 24 gevallen voor; het meest spectaculair waren de aanslag van de groep van Gerrit van der Veen op het Amsterdamse bevolkingsregister in de avond van 27 maart '43 (wij zullen deze aanslag later in dit deel beschrijven) en de aanslag op een Duitse mijnenveger te Alblasserdam in de nacht van 7 op 8 januari '43. Die laatste was het werk van de groep-Pahud de Mortanges.

Deze groep (wij beschreven haar begin in ons vorige deel) bestond uit Delftse studenten. Ze had in '42 spoorwepsabotage bedreven maar daarbij geconstateerd dat de schade steeds spoedig hersteld werd. Eind '42 had zij haar aandacht op andere objecten gericht: Duitse mijnenvegers die op een werf in Alblasserdam gebouwd werden en bijna klaar waren. Er lagen er twee. Een poging om in de Oudejaarsnacht explosieven tegen de romp aan te brengen, mislukte, maar een week later had men bij een van de twee (aan boord van de ander bevond zich een wacht) succes: het schip dat al te water gelaten was, sloeg lek en kapseisde. Dit stimuleerde de groep om op de ingeslagen weg voort te gaan: men besloot, voorshands nog drie mijnenvegers uit te schakelen. Het kostte grote moeite, daar de nodige explosieven voor bijeen te brengen en het plan was nog niet uitgevoerd toen Pahud, gelijk reeds vermeld, via een relatie van Vorrink in contact kwam met 'Anton' (van der Waals); Pahud ontmoette deze voor het eerst op 7 maart, in Delft; 'Anton' was bij hem geïntroduceerd als een Engelse agent die voor springstoffen kon zorgen. Pahud zei dat het *zijn* groep geweest was die begin

¹ Nederl. Spoorwegen, Raad van Commissarissen: Notulen, 3 april 1943, p. 3.