

aandeel der koopvaardij aan de oorlogvoering.¹ Schrijven wij over 'koopvaardij', dan laten wij daaronder alle soorten schepen vallen: niet alleen vrachtschepen en tankers maar ook passagiersschepen, kustvaarders en sleepboten. Al deze schepen hebben hun bijdrage geleverd tot de eindoverwinning, ja men mag wel zeggen dat de verrichtingen van de gezamenlijke koopvaardijvloot der bondgenoten in het algemeen van essentiële betekenis zijn geweest voor de Geallieerde oorlogvoering en voor een groot deel van de Geallieerde oorlogseconomie (en dus van de oorlogsproductie).

Wat die oorlogvoering betreft: van Duitsland en Italië stond vast en van Japan werd verwacht dat zij, als zij het hoofd niet in de schoot legden, uiteindelijk slechts te land verslagen konden worden. Grote legers moesten dus overzee vervoerd worden naar het Europese strijdtoneel en naar het strijdtoneel in de Stille Oceaan, en hadden zij daar eenmaal voet aan land gekregen, dan diende een stroom van goederen te volgen: munitie, nieuwe wapens, militaire rantsoenen, militair transportmaterieel, benzine, enzovoort. Voor het troepentransport kwamen in de eerste plaats passagiersschepen in aanmerking, voor het overige transport vrachtschepen. Die vrachtschepen hadden daarnaast de wezenlijke functie om de in- en uitvoer van Engeland, van de landen van het Britse Rijk en van de Verenigde Staten in stand te houden voorzover zulks voor de oorlogseconomie noodzakelijk was. Speciaal Engeland was van die zeescheepvaart afhankelijk, van de vrachtschepen dus, en bij de binnenlandse transporten in Engeland speelden de kustvaarders een belangrijke rol. Het civiele luchtverkeer had in die tijd nog geen grote omvang aangenomen: troepen en goederen werden slechts zeer zelden door de lucht vervoerd – luchtvaartmaatschappijen als *Pan American Airways* (men denke aan de vliegboten van Lissabon naar New York) en de KLM, die gedeeltelijk haar bedrijf kon voortzetten², waren

¹ Afgezien van het reeds genoemde boek van S. J. van Limburg Stirum: *Varen in Oorlogstijd*, geven wij dat beeld in de eerste plaats aan de hand van de gereedgekomen hoofdstukken (in manuscript) van K. W. L. Bezemers gedegen werk over de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog. Daarin zijn voor het eerst talrijke gegevens verwerkt uit Britse en Duitse archieven. Wij raadpleegden eveneens het werk van L. L. von Münching: *De Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog* (1978), hetwelk een nuttig overzicht geeft van de lotgevallen der Nederlandse schepen op de verschillende oorlogsterreinen.

² Tijdens de Duitse invasie stonden twaalf passagierstoestellen van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij op Schiphol; zij werden op 10 mei bij het bombardement en de beschietingen door de *Luftwaffe* beschadigd, maar gezagvoerder K. D. Parmentier wist op 12 mei een inderhaast gerepareerd toestel, een DC-3, naar Engeland over te vliegen. Twee dagen na Winkelmans capitulatie werden de resterende elf toestellen door de Duitsers gevorderd die ze, nadat herstellingswerk-