



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De bakens verzet: De KPM en het begin van de burgerluchtvaart in Nederlands-Indië

Witte, J. de

Citation

Witte, J. de. (2017). De bakens verzet: De KPM en het begin van de burgerluchtvaart in Nederlands-Indië. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 36(1), 51-64. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306264>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306264>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

De bakens verzet

De KPM en het begin van de burgerluchtvaart in Nederlands-Indië

The Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company, KPM) had the exclusive right to operate freight services between the numerous and widespread islands of the Dutch East Indies. Within the colony, the position of the shipping company was strong and almost unassailable. However, as the First World War came to an end, a sensational newcomer entered the world of transportation. The first airplanes, although not very stable and sometimes proving still very dangerous, were making headlines and soon the first airlines commenced business. How did the KPM, at that time still a powerful maritime company, react to the introduction of civil aviation?

The KPM was responsible for all civil and cargo shipping, but did not limit itself to this branch. The directors were very interested in all activities that could strengthen and enhance the position of the KPM in the Indies: the company invested in coal mines, set up various businesses and built tourist resorts. Likewise, the emergence of aviation as a new mode of transport triggered curiosity and was seen as a potential profit maker. Airplanes could connect the distant islands of the archipelago and help develop areas which were still largely untouched. However, the actual foundation of a colonial airline was hampered by government bureaucracy.

The KPM supported an initiative to fly an airplane from Amsterdam to Batavia in 1924 with the aim of showing the colonial government the potential of aviation and fast-track the process of starting up a colonial airline. Between 1925 and 1928, the directors of the shipping company were very vocal in their support of such an airline and facilitated the Dutch Indies aviation association. The breakthrough came in 1927. Two major colonial enterprises started a fundraising campaign to establish an airline for the Dutch East Indies. The KPM (alongside other companies) participated in the project and invested 500.000 Dutch florins. The Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij (Royal Netherlands Indies Airways, KNILM) was formally established in the summer of 1927. The first airplane took off in the autumn of 1928. The directors of the KPM were prominent guests at the ceremony organised for this special occasion. After this maiden flight, the approach of the shipping company towards the new airline company changed significantly. The KNILM did not establish many long distance lines to peripheral territories or industrial areas, but flew mostly

between the three big cities on Java: Batavia, Semarang and Soerabaja. The shipping line between these cities was of utmost importance for the passenger division of the KPM. Approximately 40 percent of the revenue of this division was earned through upper class passenger transportation. Fierce competition could ultimately cause the total revenue (passengers and cargo) of the KPM to shrink by 10 percent. In the first 22 months of the airline, more than 22,000 passengers travelled by air between the three Javanese cities and Bandoeng. Compared to passengers who opted for travel by ship, almost as many chose to fly between the coastal cities of Java in 1933. Such figures increasingly worried the directors of the KPM. The numbers mentioned were 'alarming', stated the shipping company and ticket fares were lowered. The most striking effect? The KPM became almost silent on the topic of aviation.

De Bataviase wijk Menteng was verlaten rond het middaguur. De brede lanen lagen loom in het felle licht te baden, de luiken van de witgepleisterde landhuizen waren dicht en zelfs de kwetterende vogels in de waringinbomen waren op dit moment van de dag stil en afwezig. Totdat een aanzwellend, brommend geluid een einde maakte aan deze idylle. Overal gingen de luiken open en renden kinderen en volwassenen de stoffige straat op. Turend naar boven zagen we een zwart puntje oplichten. Enkele momenten later vloog de grote glimmende vogel met veel lawaai over de daken van de Indische hoofdstad. Wij keken met verbazing en enthousiasme naar het spektakel.¹

Vol bewondering en ontzag schreef mijn overgrootvader, Jan de Witte (1882–1953), over de eerste metalen vogel die over de daken van Batavia scheerde. Het vliegtuig deed in het begin van de jaren twintig van de twintigste eeuw zijn intrede in Nederlands-Indië. Hoewel de machines in eerste instantie vooral het terrein waren van waaghalzen en technici, werden er al snel ambitieuze plannen gemaakt voor een reguliere luchtvaart. Een netwerk van luchtlijnen tussen de grote steden op Java en de buitengewesten zou Indië op economisch en sociaal gebied in een stroomversnelling kunnen brengen. De geprojecteerde infrastructuur vertoonde opvallend veel gelijkenissen met het transportnetwerk van de maatschappij die het kloppende hart van Indië vormde: de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Zag de rederij de luchtvaart als een ongevaarlijke curiositeit, een interessant investeringsobject of een acute bedreiging? In dit artikel zal de vraag centraal staan hoe de KPM tussen 1923 en 1933 reageerde op de ontluikende luchtvaart en welke motivatie aan het handelen van de rederij ten grondslag lag.

1 De passage is waarschijnlijk in 1924 geschreven en afkomstig uit een verzameling Indische paperassen, schetsen en foto's die

zijn verzameld en geordend door mijn grootmoeder, J. de Witte-Jelsma, rond 1980.

DE ALMACHTIGE MONOPOLIST

De KPM was in 1888 ontstaan uit een samenwerking tussen de Nederlandse en Indische overheden, de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN) en de Rotterdamse Lloyd (RL). De rederij had het monopolie op de vaart binnen Indië. Via langlopende concessies was de KPM verplicht een omvangrijk netwerk van om en nabij 24 verkeerslijnen te bevaan. De concessiekaarten laten een indrukwekkend patroon van rode scheepslijnen zien die niet alleen de grote Indische steden met elkaar verbonden, maar ook doordrongen tot de militaire posten op Atjeh, de plantersbolwerken rond Medan, de tinmijnen op Banka en de eenzame missie- en zendingsposten op de kusten van Nieuw-Guinea.²

De rederij was verplicht om het netwerk secuur aan te laten sluiten op de dienstregelingen van vaarroutes naar Nederland, de schepen te laten onderhouden door Nederlandse werven en altijd op afroep beschikbaar te zijn voor het gouvernement. J.N.F.M. à Campo, de auteur van het standaardwerk over de geschiedenis van de rederij tot 1914, formuleerde de hoofdtaken van de KPM heel duidelijk. De maatschappij moest door middel van het ontwikkelen en onderhouden van het vervoerssysteem de hieraan gekoppelde maritieme, economische en politieke belangen van Indië verdedigen en bevechten.³

De keuze van Batavia en Den Haag voor één sterke concessiehouder met een monopolie was evident. Het aansturen van een veelheid aan particuliere concessiehouders zou immers niet alleen erg ingewikkeld zijn, maar ook de belangen van de overheid minder bevorderen. Kleine concessiehouders waren, zo vreesde men, vaak alleen gericht op een winstmaximalisatie op korte termijn. Grotere investeringen, bijvoorbeeld in schepen en haveninrichtingen, waren riskant; de concessie kon immers ook zo weer verloren zijn. Juist het anticiperen op toekomstige vervoersdrukke was in de Indische archipel erg belangrijk, en dat kon wel verwacht worden van één grote rederij.⁴ Veel gebieden in de buitengewesten waren in de afgelopen decennia ontsloten en overall liepen ingenieurs en geologen te speuren naar goudaders, tinafzettingen of oliebronnen.

Door de omvang en duur van het toegekende monopolie investeerde de KPM wel, soms in verleiding gebracht door aanlokkelijke subsidies, grootschalig in langetermijnprojecten. In een bijzondere dynamiek met de koloniale overheid werd de KPM hierbij steeds machtiger en richtte haar pijlen ook op zaken die buiten het contract vielen. Zo werden havens zelf ontwikkeld en zag in juni 1912 het Nautisch Instituut het levenslicht, een instelling voor de verificatie van navigatie-instrumenten in de Bataviase haven Tandjoeng Priok.

2 M.G. de Boer, *Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam 1941) kaartbijlage.

3 J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992) 245.

4 J.N.F.M. à Campo, 'Een maritiem BB. De rol van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in de integratie van de koloniale staat' in: J. van Goor, *Imperialisme in de marge. De afronding van Nederlands-Indië* (Utrecht 1986) 148.

Bovendien werden ondersteunende bedrijven opgekocht, zoals bijvoorbeeld een grote kolenmijn op Borneo. Het ontluikende toerisme was eveneens aanleiding voor winstgevende nevenactiviteiten. Vooral rijke Amerikanen werden gelokt door de tropische flora en de ‘mystieke cultuur’ van Indië. De KPM opende reisbureaus in New York en San Francisco en liet op tal van plaatsen in de archipel fraaie pensions en hotels bouwen.⁵ De maatschappij was zodoende niet alleen een scheepvaartonderneming geworden, maar onder andere ook een mijnbouwbedrijf, een constructiebedrijf, reisbureau en een wetenschappelijk bureau.

Concurrentie was er nauwelijks. Buitenlandse mails wisten op overlappende scheepvaartlijnen wel wat weg te snoepen, maar op het totale vervoer betekende dat weinig. Het gouvernement, dat vroeger nog wel eens zelf schepen wilde laten varen, had vrijwel alle niet-defensieve vaart ondergebracht bij de KPM. Alleen de Nederlandse mails, de schepen van de RL en de SMN die niet alleen Batavia, maar ook enkele andere havens aandeden en de Chinese particuliere vaart⁶ wisten hier en daar de hegemonie te doorbreken. Kortom, het KPM-bedrijf stond als een huis.

HET EERSTE VLIEGTUIG

Met enthousiasme schreven de Indische kranten in 1919 over de oprichting van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM). Acht industriëlen hadden in het moederland het initiatief genomen voor de vliegonderneming. In de Eerste Wereldoorlog had het vliegtuig zich definitief bewezen en overal in Europa waagden ondernemers zich op dit nieuwe terrein. Vanaf 1920 werden met kleine Fokkers de eerste Europese lijndiensten opgezet. Vermogende zakenlieden konden bijvoorbeeld wekelijks vliegen van Londen naar Amsterdam. In Batavia was men eveneens direct enthousiast. Het koloniale gouvernement wilde inhaken op het weldra te verwachten internationale wereldluchtverkeer en benoemde op 10 april 1919 een commissie voor het opzetten van een luchtverkeersdienst. De voorstellen van deze commissie verzandden echter snel in de wirwar van Indische departementen en bestuurslichamen. Elk departement probeerde een element van de luchtvaart voor zichzelf te veroveren, waarbij een centrale regie ontbrak. De Militaire Luchtvaart – een volwassen onderdeel van de Indische krijgsmacht – kreeg zelfs geen voet aan de grond om post te vervoeren in de archipel.⁷

Het zakenleven in Nederland en Indië zag de haperende luchtvaart in de archipel met lede ogen aan. Juist Nederlands-Indië met zijn uitgestrekte buitengewesten leende zich uitstekend voor de luchtvaart. De tabaksplanters op

5 A.J.J. Mulder, *Het wel en wee van een Indische rederij* (Alkmaar 1991) 20.

6 Mulder, *Het wel en wee*, 12.

7 H. Hooftman, *Vleugels tegen tropisch blauw* (Djakarta 1950) 6.



Grote belangstelling bij de aankomst van het eerste vliegtuig van Nederland naar Indië op het vliegveld Muntok te Banka in november 1924. Foto A.N.J. Thomassen à Thuessink van der Hoop. COLLECTIE KITLV, LEIDEN.

de Deli en de 'heren van de thee' in de Preanger zouden door een luchtvaartverbinding met Batavia veel sneller nieuwe contracten kunnen afsluiten en soepeler kunnen inspelen op vraag en aanbod. Een luchtvaartverbinding met Nederland zou niet alleen in economisch opzicht vele voordelen hebben. Een Indische journalist omschreef het grotere streven in bijna poëtische woorden: "een nieuw gebied opent zich voor den menselijken geest; ongekende perspectieven toonen zich aan onze blikken. De jongste dienaar van de Beschaafde Menschheid heeft eene groote toekomst, en de eerste stap op haar glorieuzen weg heet: verbinding tusschen Moederland en koloniën!"⁸

De Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) begon de kar te trekken. Een geslaagde proef met een vlucht zou wellicht de verstikkende gouvernementsstructuur kunnen doorbreken. Na een indrukwekkende lobby zag in 1923 het Comité Vliegtocht Nederland-Indië het levenslicht. De lijst van medeoprichters laat een kleurrijke doorsnede van ondernemend Indië zien en had, opvallenderwijs, een grote maritieme inslag. Naast de zwierige krul van de directeur van de Deli-Maatschappij stonden de handtekeningen van de heren P.E. Tegelberg, directeur van de SMN, W. Ruys, directeur van de RL, en J.H. Hummel, directeur van de KPM.⁹ Onder reusachtige belangstelling vertrok

8 'De Aviatiek in de Koloniën', *Het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië*, 8 februari 1919, 1.

9 J. van der Hoop, *Door de lucht naar Indië* (Amsterdam 1925) 26.

op 1 oktober 1924 om 7 uur 25 in de ochtend een Fokker VII van de KLM richting de tropen. De reis zelf was een waar avontuur vol met ingrediënten voor een spannend jongensboek.¹⁰ Twintig vliegdagen later landde de Fokker op een veldje bij Batavia. Het directe effect van de tocht was misschien niet erg groot, maar toch waren er een paar raderen in werking gezet. Terwijl de KLM het instellen van een Holland-Javalijn met veel gedrevenheid propageerde, begonnen enkele initiatiefnemers van het comité voorzichtig te praten over een eigen Indische luchtvaartmaatschappij. De KPM was bij deze besprekingen nadrukkelijk aanwezig.

Wat dreef de rederij om mee te doen met het eerste luchtvaartinitiatief? De officiële archieven van de rederij zijn na nationalisatie door de Indonesische overheid in 1957 grotendeels verloren gegaan. Het schaduwarchief dat werd bijgehouden in het kantoor te Amsterdam, nu aanwezig in het Nationaal Archief in Den Haag, is wel grotendeels compleet, maar is veelal bijzonder beknopt en daarmee niet erg diepgaand. Toch kan er een goede ‘reconstructie’ gemaakt worden op basis van deze archieven met behulp van contemporaine berichten in kranten en tijdschriften. Journalisten vonden het nieuwe luchtverkeer met zijn intriges bijzonder interessant en vele nieuwsberichten, interviews en beschouwingen passeerden in dit tijdvak de revue.

Generaal C.J. Snijders, Atjeh-veteraan en voormalig opperbevelhebber van de Nederlandse strijdkrachten, was één van de publieke gezichten van het comité. Op de persbijeenkomst over de aanstaande vliegreis van Nederland naar Java gaf hij, geflankeerd door de vertegenwoordigers van de SMN, de RL en de KPM, een eerste inzicht in de motivatie van de KPM. De generaal benoemde het ‘driedelige doel’ van het vliegcomité. Men wilde vooraleerst ervaring opdoen met luchtreizen (gedacht werd aan het onderzoeken van de effecten van bepaalde atmosferische omstandigheden). Hiernaast waren de intekenaars gebrand om te laten zien dat Nederland door “het verrichten van (deze) daad” een “eigen zelfstandig aandeel in het wereldluchtverkeer” zou kunnen nemen. Het comité was bang dat de Aziatische luchtvaart anders verdeeld zou worden tussen de Britten en de Fransen. Doelstelling nummer drie was de meest intrigerende: “Een prikkel te geven, om het vliegverkeer in Indië zelf aan te wakkeren. Trots de goede Paketvaart zijn de eilanden onderling toch noch onvoldoende verbonden. Het vliegverkeer zou daarin groote verbetering kunnen brengen, vooral zoodra de in Indië ontstane grootindustrie tot ontwikkeling gekomen is.”¹¹

Dat laatste verklaarde de handtekening van de KPM: de rederij zag economisch voordeel in de luchtvaart. De grote stomers deden veel havens in de archipel slechts eenmaal in de twee of drie weken aan en de reis zelf besloeg

10 In het boek *Door de lucht naar Indië* (Amsterdam 1925) laat auteur J. van der Hoop, weliswaar waarschijnlijk iets aangedikt, een aaneenschakeling van misfortuin,

manmoedig handelen en technisch malheur zien.

11 ‘Een vliegtocht naar Nederlandsch-Indië’, *De Sumatra Post*, 9 november 1923, 8.

meestal eveneens meerdere dagen.¹² Een tabaksplanter die zich plotseling geconfronteerd zag met de dood van zijn administrateur, moest, als er geen plaatselijke vervanger was, weken wachten op een vervanger. Hetzelfde ging op voor bijvoorbeeld gespecialiseerde technici. Ontginningen, plantages en mijnen maakten steeds vaker gebruik van moderne techniek. Het vastlopen van een grote ontwateringspomp bij een mijnemplacement kon het werk abrupt tot stilstand laten komen. Door het invliegen van administrateurs en monteurs zouden plantages en mijnen weer snel op volle toeren kunnen draaien. Op macroniveau was men ervan overtuigd dat de luchtvaart door het ontsluiten van nieuwe gebieden hiermee de droom van een 'grootindustrie' dichterbij zou brengen. Deze term werd in de Indische politiek veelvuldig gebruikt en was een besmuikte verwijzing naar een autarkisch Indië dat niet afhankelijk zou zijn van het buitenland, in het bijzonder van Japan.¹³ Het ondersteunen van het vliegverkeer en de daarmee samenhangende expansie zou ook leiden tot meer vraag naar vrachtvervoer per schip, zo meende men bij de KPM. Een niet-direct aan de scheepvaart gelieerde onderneming zou het monopolie van de rederij zodoende niet verzwakken, maar juist nog verder verankeren. Zag de KPM geen enkel gevaar in de luchtvaart? Het lijkt van niet. Enthousiast omhelsde de rederij het vliegverkeer. Net zoals bij de promotie van en investeringen in het toerisme naar Insulinde¹⁴, was de rederij zichtbaar. Desalniettemin maakten sommigen zich ook zorgen over deelname aan het luchtvaartavontuur. In 1925 deed KPM-directeur Hummel daar in een toespraak nogal luchtig over. Hij vergeleek de luchtvaart met Assepoester en de scheepvaart met de oudere zusters "die beter gedaan zouden hebben Assche-poester, die toch carrière zou maken, te helpen dan tegen te werken[...]Daarom steunt de scheepvaart de luchtvaart", zo sloot Hummel ferm de toespraak af.¹⁵

DE KNILM KOMT VAN DE GROND

In de archieven van de KPM proef je in de hierop volgende jaren, zonder de expliciete benoeming van de luchtvaart, een blijvende zucht naar het ontginnen van het Indische terra incognita. Naast allerhande goederenkwesties – de groeiende economie zorgde voor kapers op de kust – was de rederij zelf vooral gericht op de spoorwegen op Java en de Nederlandse mails.¹⁶ Toch bleef de

12 *Dienstregeling der K.P.M. voor het eerste halfjaar van 1929* (Weltevreden 1929).

13 De term 'grootindustrie' werd vanaf 1900 hierdoor eveneens veelvuldig gebruikt door de Indische dag- en weekbladen.

14 De KPM richtte zich op het toerisme met eenzelfde insteek. De brochures *Vacantiereizen over zee en land in Sumatra* (Batavia 1925) en *Touristenreis naar de Molukken per KPM* (Batavia 1924) laten goed zien hoe de KPM

deze nevenactiviteit heeft uitgebouwd tot volwaardige bedrijfstak.

15 'De huldiging der Holland-Indië-Vliegers', *Het Bataviaasch Nieuwsblad*, 20 mei 1925, 3.

16 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Collectie Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen (2.20.59), inv.nr. 132-134, Jaarverslagen der K.P.M. over 1924, 1925 en 1926.

KPM betrokken bij de luchtvaart. Dat bleek niet zozeer uit vergaderingen of publieke uitingen, maar meer uit de faciliteiten die de rederij aanbood. De Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart, die na het vliegcomité de ‘luchtdienstzaak’ propagandeerde, vergaderde bijvoorbeeld vaak in het KPM-hoofdgebouw over nieuwe initiatieven en proefvluchten.¹⁷ Dit werd waarschijnlijk nog verder versterkt door de opvolger van Hummel, de heer N. van Zalinge. Deze zelfmade man begon als bediende bij de SMN, werkte zich op tot directeur van de KPM en werd één van de meest gewaardeerde publieke figuren in Indië. Naast tal van commissies en raden gaf hij eveneens enthousiast leiding aan verschillende luchtvaartverenigingen.¹⁸

De luchtdienstzaak vlotte nog steeds niet goed. In 1927 was Indië ‘voorbij gevlogen’ door veel koloniale machten. Men vloog van Brussel naar het Belgisch-Congolese Leopoldstad, Brits-Indië was verbonden met het hart van het wereldrijk en Frankrijk vloog over haar eigen Sahara. Dit zorgde voor groot chagrijn bij het Indische bedrijfsleven. Journalisten wezen beschuldigend naar het gouvernement en de Indische marine.¹⁹ Aan de KPM lag het niet, integendeel. Men benadrukte dat de rederij wel haar volle medewerking gaf aan de luchtvaart en de onderneming werd getypeerd als ‘het goede voorbeeld’. De welwillendheid werd ook in de pers verklaard door het potentiële profijt dat in het vooruitzicht lag. De heren van de KPM hielden het standpunt aan dat “een uitgebreide luchtvaartverbinding tusschen de deelen van het groote Insulinde onderling ook aan het eigen bedrijf ten goede zal komen”, aldus een journalist van *De Telegraaf*. Hij wees hierbij specifiek op het groeiende vrachtverkeer, nadat gebieden per vliegtuig snel zouden zijn ontsloten. Goederentransport zou daarna “toch in hoofdzaak met de schepen der KPM blijven plaatsvinden.”²⁰ De koppeling tussen de luchtvaart en een snelgroeiende exploitatie van de kolonie werd nogmaals bevestigd.

De NHM en de Deli-Maatschappij pakten uiteindelijk definitief de handschoen op en begonnen fondsen te werven. Het is niet exact te determineren in hoeverre de KPM hier, met de luchtvaartvereniging in haar kielzog, mede een drijvende kracht in was, maar het lijkt wel aannemelijk het geval. De twee eerstgenoemde ondernemingen wisten wederom veel Indische en Nederlandse bedrijven aan zich te binden en een groot kapitaal bijeen te brengen voor het opstarten van een Indische luchtvaartmaatschappij. De lijst van deelnemende bedrijven laat een fraaie dwarsdoorsnede van de Indische economie zien. Onder andere de volgende ondernemingen ondersteunden het initiatief:

17 De vergadering over de resultaten van de Java-vliegtocht werd bijvoorbeeld gehouden op het KPM-bureau: ‘De Holland-Indië-Vlucht’, *Het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië*, 14 maart 1925, 17.

18 N. Japikse, *Persoonlijkheden in het*

Koninkrijk der Nederlanden in woord en beeld (Amsterdam 1938) 1672.

19 ‘Indië’s luchtvaart’, *De Sumatra Post*, 27 november 1926, 1.

20 ‘Indië’s luchtvaart’, *De Telegraaf*, 1 november 1926, 5.



Vier Europese luchtvaartpassagiers poseren voor een toestel van de KNILM bij aanvang van een vlucht van Batavia naar Bandoeng in augustus 1933. Foto J.K. Brocades Zaalberg. COLLECTIE KITLV, LEIDEN.

<i>Onderneming</i>	<i>Deelname</i>
Bataafsche Petroleum Maatschappij	f 500.000
Cultuurmaatschappij De Vorstenlanden	f 250.000
Handelsvereniging Amsterdam	f 500.000
Javasche Cultuur Maatschappij	f 100.000
Koninklijke Paketvaart Maatschappij	f 500.000
Mijnbouw Maatschappij Billiton	f 250.000
Rotterdamsche Lloyd	f 250.000
Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'	f 250.000
Zeehaven en Kolenstation Sabang	f 50.000

De Deli-Maatschappij investeerde zelf f 250.000 en de NHM ondersteunde het eigen initiatief met de inleg van f 500.000. In totaal werd een groot bedrag opgehaald van f 4.975.000. De Nederlandse en Indische scheepvaartmaatschappijen investeerden hierbij gezamenlijk meer dan f 1.050.000 in de luchtvaart.²¹ In het midden van 1927 verleende het Indische gouvernement de zo verlangde concessie. De Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij N.V. (KNILM) was hiermee formeel opgericht. De koloniale overheid ging zelfs nog een stap verder. Het Departement Gouvernementsbedrijven – de officiële concessieverlener – subsidieerde de maatschappij op jaarlijkse basis en stond garant voor exploitatietekorten.²² Daarnaast zorgde

21 NL-HANA, Collectie Ministerie van Koloniën, Archief van de regeringscommissaris bij de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij 1928-1947 (2.10.46.01), inv.nr. 121, Balans per 31 december 1928 en verlies- en winstrekening over 1928 van

de N.V. Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij.

22 Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij, *10 vervolgen jaren* (Batavia 1938) 18.

het Departement voor Burgerlijke Openbare Werken voor het geschikt maken van de bestaande militaire vliegvelden voor de aankomende civiele luchtvaart. In hetzelfde tijdvak startte de KLM met de eerste reguliere postvluchten naar Indië en legde daarmee de kiem voor de Holland-Javalijn. Het geheel gaf een bijzondere mentaliteitswisseling aan. Opvallend was hierbij dat KLM-directeur Plesman, toerend door Indië, niet alleen aangaf dat de KPM “één van de belangrijkste aandeelhouders was” maar ook “geen onaangename concurrentie (tussen de lucht- en scheepvaart) met zich meebracht.”²³

DE START VAN DE LIJNDIENST

“Gouverneur-generaal Jonkheer de Graeff trekt het laatste beletsel weg van den Fokker met drie motoren, het stootblok aan den zilveren ketting, het blokje versierd met een zilveren herdenkingsplaatje. Dan vertrekt het eerste vliegtuig naar Semarang”, zo omschreef een Rotterdamse journalist de bioscoopbeelden van de start van de eerste lijnvlucht in de vroege ochtend van 1 november 1928.²⁴ De korte film werd getoond in bioscopen door heel Indië en het moederland. Het gaf goed aan dat de luchtvaart weer op grote belangstelling kon rekenen. De filmverslagen lieten opnieuw de verwevenheid tussen de rederij en de luchtvaart zien. Naast de heer H. Nieuwenhuis, de kersverse directeur van de KNILM, de gouverneur-generaal en hoge ambtenaren van de verschillende departementen, aanschouwde KPM-directeur Van Zalinge op het Bataviase vliegveld Tjililitan hoe de Fokker langzaamaan verdween in de hardblauwe lucht boven het tropische landschap. Dit deed hij waarschijnlijk niet alleen met gepaste bedrijfsmatige trots, maar ook vanuit zijn passie voor vliegtuigen. Bleef deze verbondenheid echter standhouden in de prille jaren van de reguliere luchtvaartdiensten?

De luchtvaart concentreerde zich vooral op de drie grote Javaanse kuststeden, Batavia, Semarang en Soerabaja en het mondaine Bandoeng in de Preanger. In de eerste 22 maanden reisden zo'n 28.000 passagiers per vliegtuig.²⁵ Het leek er dus op dat de KPM er, naast de spoorwegen en de mails, een geduchte nieuwe concurrent bij had gekregen. Het vervoer in de eerste en tweede klasse zorgde voor zo'n 40 procent van de totale passagiersinkomsten en zware concurrentie kon leiden tot een krimp van de omzet van het totale bedrijf met wel tien procent.²⁶ Juist de Javaanse vaart was belangrijk voor

23 'De heer Plesman terug', *De Indische Courant*, 4 april 1928, 9.

24 'De burgerlijke luchtvaart in Indië', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 5 januari 1929, 1.

25 Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij, *Timetable as from the 15th October 1930* (Batavia 1930).

26 Deze berekening is gebaseerd op de passagebedragen van de eerste en tweede

klassen afgezet tegen alle inkomsten van de KPM (vrachtvervoer en het passagiersvervoer in de lagere klassen) in een periode van acht aaneengesloten jaren. De cijfers zijn terug te vinden in de archiefstukken van de volgende inventaris: NL-HANA, Collectie Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen (2.20.59), inv.nr. 147, Jaarverslag der K.P.M. over 1937.



Europeanen voor de KPM-stomer *Houtman* aan een kade in een haven in Nederlands-Indië, medio 1930. Op deze specifieke groep passagiers richtte de KNILM haar pijlen. Foto A. Benz. COLLECTIE KITLV, LEIDEN.

de passagierstak van de rederij. Stond hier nu meer vrachtvervoer per schip tegenover, zoals men bij de oprichting van de KNILM verwachtte? Dat bleek niet het geval. De afstanden tussen de drie Javaanse kuststeden waren relatief klein; er werden hiernaast geen grote industriegebieden ontsloten of voor het eerst met elkaar in verbinding gebracht. De economische crisis die zich vanaf 1930 liet voelen, leidde weliswaar tot een teruggang van het aantal passagiers per vliegtuig, maar het vrachtvervoer nam in een veel spectaculairdere curve af. In 1933 vervoerde de KNILM tussen de drie kuststeden op Java bijna net zoveel reizigers als de KPM in haar salonklassen (2.962 passagiers per KPM-schip tegen 2.643 luchtreizigers). Op een aantal verbindingen kozen zelfs meer personen voor het Fokkertoestel dan voor het stoomschip. Zo reisden er tussen Batavia en Soerabaja 559 passagiers in luxe per schip en kozen 626 reizigers voor het vliegtuig.²⁷ De toon van de KPM veranderde. “Getoetst aan de gegevens der concurrentie komt ons sterk verminderd aandeel speciaal langs de Javakust op verontrustende wijze tot uiting tegenover de K.N.I.L.M.”, zo sprak de rederij in haar jaarverslag over 1932.²⁸ Niet alleen met het passagiersvervoer ging het slecht. Over alle facetten van het scheepvaartbedrijf, van de handel in muilezels tot de export van paradijsvogels, spraken de heren bestuurders hun zorg uit. De economische stagnatie zorgde juist bij de monopolist voor vaak

27 Ibidem, inv.nr. 143, Jaarverslag der K.P.M. over 1935.

28 Ibidem, inv.nr. 140, Jaarverslag der K.P.M. over 1932.



Voorblad van de *Luchtreis-gids 1932* (Batavia 1932) van de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij. De illustratie beeldt de zelfverzekerde, moderne luchtreiziger uit.

onoverkomelijke problemen. Veel lijnen en diensten waren contractueel afgesproken met het gouvernement en konden niet zomaar worden afgestoten of afgeschaald. Het feit dat de passagiersdienst in deze tijd werd gehinderd door een transportonderneming die mede werd ondersteund door de KPM, was echter wel een wrange gewaarwording. De rederij begon concrete maatregelen te nemen. Na lang beraad werd besloten om over te gaan tot een “aanmerkelijke tariefsverlaging voor het salonverkeer langs de Javakust met ingang van 1 januari 1933”, om de luchtvaart de wind uit de zeilen te nemen.²⁹ Brochures kregen een andere insteek,³⁰ waarschijnlijk om tegenwicht te bieden aan de sprankelende folders van de KNILM met afbeeldingen van toestellen die “snel, koel en gerieflyk” over het water vlogen.³¹ Opvallend was dat de KPM niet meer sprak – noch in de media, noch bij monde van de directie – over de luchtvaart als toekomstige drager van economische groei.

De KNILM opende in 1930 eveneens luchtverkeerslijnen naar Medan en Palembang op Sumatra. Medan vormde het kloppende hart van de rubber-

29 Ibidem.

30 De brochures van de KPM werden vanaf medio 1930 meer gericht op het comfort en de lage(re) prijs van het reizen op zee. Het benadrukken van de lagere prijs is mede een gevolg van de economische neergang, maar

de focus op comfort – en niet meer op de duur – is waarschijnlijk ingegeven door de luchtvaart.

31 Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaartmaatschappij, *Dienstregeling vanaf 1 mei 1930* (Batavia 1930).

en tabakscultuur. Zou de KPM hier wel profiteren van de luchtvaart? De KPM werd op dit eiland niet geconfronteerd met een groot aantal passagiers dat de Fokkers verkoos boven de salonklassen. De economische stagnatie in deze twee bedrijfstakken was echter zo venijnig dat de rederij zich voornamelijk richtte op het binnen de perken houden van de verliezen die werden geleden. De bestuurders spraken ook in deze context niet meer over de luchtvaart als aanjager van economische ontwikkeling. In 1933 kende Indië zodoende niet het gedroomde netwerk van luchtverkeerslijnen die grote 'industriegebieden' zouden ontsluiten, maar een efficiënt luchtvaartwebje dat zich voornamelijk concentreerde rondom Java. Pas vlak voor de ondergang van de kolonie kreeg de luchtvaart een dusdanig momentum dat alle eilanden en industriezones met elkaar werden verbonden.³² De KPM was toen echter al zelf in de langzame houdgreep van Japan terechtgekomen.

Men zou de vraag kunnen stellen of de KPM niet toch in zekere mate gelukkig was met het succes van de luchtvaart. Immers, de rederij was aandeelhouder en investeerder in de KNILM. Winst zou in theorie weer moeten terugvloeiën. De luchtvaartmaatschappij was echter nooit winstgevend en werd gedurende haar bestaan op de been gehouden door het overheidsdepartement dat – opmerkelijk genoeg – voor het grootste gedeelte weer werd gefinancierd door de inkomsten die de KPM-concessie genereerde.³³

CONCLUSIE

De affectie van de KPM voor de luchtvaart leek in de jaren twintig vrijwel grenzeloos. De nieuwe vliegmaachines werden gezien als een belangrijke factor om de Indische industrie tot nog grotere hoogten te stuwten. Als monopolist van het insulaire scheepvaartverkeer was de rederij zich steeds vaker gaan interesseren in bedrijfstakken die niet zozeer direct maritiem van aard waren, maar wel konden bijdragen aan de groei van de onderneming. Precedenten waren er al. De besluiten om de vliegtocht in 1924 te ondersteunen en een belangrijk aandeelhouder te worden in de nieuwe luchtvaartmaatschappij moeten in dit licht gezien worden. De onstuimige groei van de economie en de wens om te komen tot een zelfvoorzienend Indië waren hierbij belangrijke stimuli. De rederij benadrukte in deze periode via de pers en bij monde van haar directeuren het potentieel van de luchtvaart om nog onontgonnen gebieden open te leggen voor exploitatie. Toen de eerste lijnvluchten over de rijstvelden van Java scheerden, veranderde de benadering van de rederij. De economi-

32 K.N.I.L.M., *Timetable 1940. Revised edition* (Batavia 1940).

33 NL-HANA, Collectie Ministerie van Koloniën, Archief van de regeringscommissaris bij de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij 1928-1947 (2.10.46.01),

inv.nr. 125, Notulen der 176ste vergadering van den raad van bestuur der N.V. K.N.I.L.M., gehouden den 30sten juni 1939, des middags 3¼ uur ten kantore der Deli Maatschappij te Amsterdam.

sche neergang verlegde de aandacht van het vergroten van de winst naar het koortsachtig temperen van de verliezen. De luchtvaart klampte zich vast aan Java, het eiland waarbij de toestellen wél schade bleken toe te brengen aan de positie van de rederij. Met zorg zag men bij de KPM de toename van het aantal luchtreizigers. Er werden pogingen ondernomen om het tij te keren, onder meer door verlaging van passagetarieven voor vervoer per schip. Het luchtvaartverkeer op Sumatra zorgde door de economische crisis eveneens niet voor een toename in het vrachtvervoer per schip. De KPM sprak tussen 1930 en 1933 zelden meer over de luchtvaart als potentiële winstmaker en vooral de passagiersdivisie van de onderneming moest toezien hoe – in het hart van haar territorium – steeds meer passagiers werden verleid door de glimmende, stoere Fokkers. De bakens waren plotseling, maar onherroepelijk verzet.

OVER DE AUTEUR Jaap de Witte behaalde zijn BA en MA Geschiedenis aan de Universiteit Leiden. In zijn afstudeerscriptie onderzocht hij de invloed van de opkomende luchtvaart op de scheepvaart in en naar Nederlands-Indië tussen 1928 en 1940. Sinds 2013 is hij werkzaam als facultair studieadviseur voor studenten met een functiebeperking en als studieadviseur bij de opleiding Geschiedenis aan de Universiteit Leiden.