

# Welcome aboard!

Een eeuw KLM

  
**KLM**

Het officiële  
jubileumboek



 BOOKS



# Inhoud

Welcome aboard!	4
<b>HOOFDSTUK 1</b>	
 <b>Verbonden met elkaar: KLM en Nederland</b>	6
<b>HOOFDSTUK 2</b>	
 <b>Concurrentie op de wereldmarkt</b>	56
<b>HOOFDSTUK 3</b>	
 <b>Ontwikkeling in superlatieven: technologie in de luchtvaart</b>	112
<b>HOOFDSTUK 4</b>	
 <b>De Vliegende Hollander: KLM in de markt</b>	160
<b>HOOFDSTUK 5</b>	
 <b>Mensen maken de maatschappij: het personeel van KLM</b>	216
Thank you for flying KLM	266
Noten	272
Lijst van geraadpleegde literatuur	277
Verantwoording	279
Met speciale dank aan	280
Illustratieverantwoording	280
Colofon	280



# Verbonden met elkaar: KLM en Nederland



KLM is meer dan een luchtvaartmaatschappij, een merk of een grote werkgever. KLM, voortgekomen uit een eeuwenlange traditie van handel en transport, is een typisch Nederlands bedrijf, een onmisbaar onderdeel van de samenleving. Iedereen in Nederland is ermee opgegroeid en kent de onderneming. Maar de bekendheid van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij reikt verder dan de nationale grenzen. KLM behoort naast ondernemingen als Shell, Heineken, Philips en Unilever tot de iconen van het Nederlandse bedrijfsleven en is als zodanig een nationaal visitekaartje, een stukje Nederlandse trots op de buitenlandse luchthaven. Waarop is dit beeld van KLM als nationaal icoon gebaseerd? Welk belang hechtte de Nederlandse overheid aan het bestaan van een nationale luchtvaartmaatschappij en hoe evolueerde de relatie tussen overheid en KLM? De luchtvaartmaatschappij was tegelijk ook een onderneming met eigen belangen en ambities. Die konden op gespannen voet staan met het juridische en politieke kader dat de overheid bepaalde. Hoe ging KLM hiermee om? En hoe ging aan de andere kant Nederland met KLM om? Hoe bepaalden veranderingen in de Nederlandse samenleving de positie en het beeld van KLM?

#### OPRICHTING VAN EEN KONINKLIJKE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ

Vanaf de negentiende eeuw kwam het dagelijks leven in een stroomversnelling. Nieuwe vervoersmiddelen als stoomtreinen, stoomschepen, auto's, motorfietsen en ook vliegtuigen, brachten mensen veel sneller naar hun bestemming en zelfs naar plaatsen die eerder onbereikbaar waren geweest. Die snelheid had voor het overgrote deel van de bevolking in de Westerse wereld

een positieve bijklank. Snelheid stond voor economische vooruitgang – *time is money* – maar had ook politieke betekenis en droeg bij aan dominantie in de koloniën en militaire suprematie.<sup>1</sup>

Voor de luchtvaart sprak aan het begin van de twintigste eeuw tot de verbeelding door het verbazingwekkend hoge tempo waarmee de ontwikkelingen plaatsvonden. Over deze pioniersperiode zijn boekenkasten vol geschreven. De meeste publicaties verhalen over durfballen, die nieuwe grenzen opzochten, dromen tot werkelijkheid lieten komen en daarmee een eeuwige reputatie opbouwden. In 1903 legden de Amerikaanse fietsmakers Wilbur en Orville Wright hun eerste vier historische vluchten af. Ze bleven slechts luttele seconden in de lucht en overbrugden een afstand van enkele tientallen meters.<sup>2</sup> Nauwelijks tien jaar later waren vele records gesneuveld. In 1909 vloog de Fransman Louis Blériot over het Kanaal en in hetzelfde jaar legde zijn landgenoot Henry Farman in slechts zes uur een afstand af van 232 kilometer. Het waren deze spraakmakende prestaties die bijdroegen aan de beeldvorming van de vliegerij.<sup>3</sup>

Zoals in zoveel sectoren fungeerden politieke spanningen en oorlog als aanjagers van technologische vooruitgang in de luchtvaart.<sup>4</sup> Vliegtuigbouwers realiseerden veel verbeteringen aan de nog primitieve toestellen, waardoor de veiligheid en de betrouwbaarheid verbeterden. Daarmee werd duidelijk dat een vliegtuig geschikt was voor meer dan alleen verkenningsstochten of spionagewerkzaamheden. Het kon ook voor luchtgevechten of bombardementen worden ingezet. De productie nam met het oog op de oorlogsvoering dan ook sterk toe.<sup>5</sup> Ook het Nederlandse leger kreeg in 1913 een Luchtvaart Afdeling (LVA) als nieuw krijgsonderdeel.



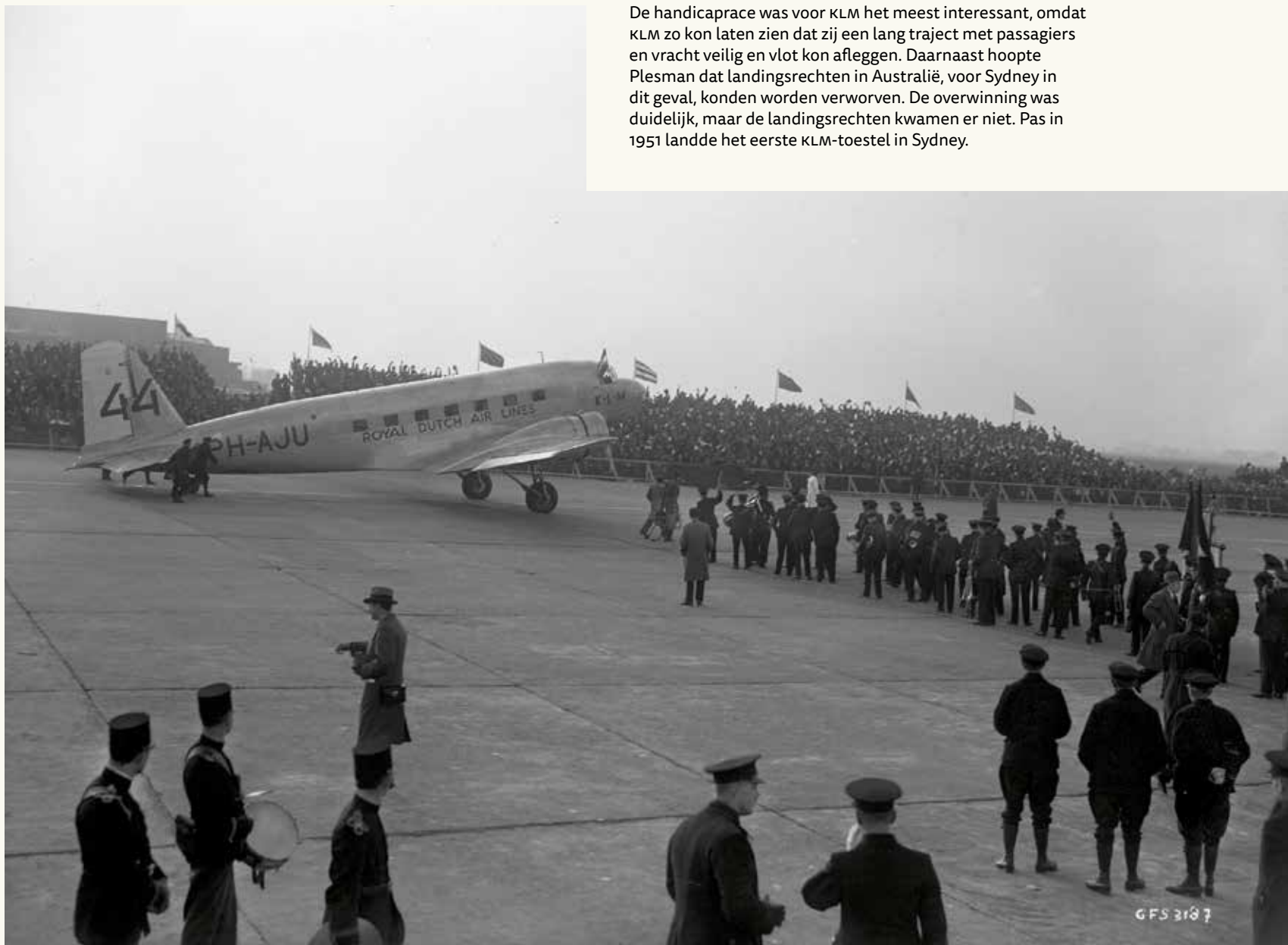


## HELDEN

Vooral in de beginjaren had de luchtvaart iets magisch. Het was nieuw, spannend en nog lang niet voor iedereen bereikbaar. Piloten waren helden. Dat heldendom versterkte zich des te meer door een aantal bijzondere luchtraces.

De Londen-Melbournrace in 1934 is veruit de bekendste. De DC-2 van KLM 'Uiver' (PH-AJU) won hierin de handicaprace. Gezagvoerder Koene Dirk Parmentier (tweede van links), co-piloot Jan Moll (tweede van rechts), boordwerktuigkundige Bouwe Prins (rechts) en boordtelegrafist Cornelis van Brugge (links) werden helden. Bij hun terugkeer wachtten duizenden hen op om hun bewondering te tonen.

De handicaprace was voor KLM het meest interessant, omdat KLM zo kon laten zien dat zij een lang traject met passagiers en vracht veilig en vlot kon afleggen. Daarnaast hoopte Plesman dat landingsrechten in Australië, voor Sydney in dit geval, konden worden verworven. De overwinning was duidelijk, maar de landingsrechten kwamen er niet. Pas in 1951 landde het eerste KLM-toestel in Sydney.



Er zijn vele herinneringsobjecten gemaakt nadat de Uiver de race gewonnen had. KLM liet deze penning slaan ter gelegenheid van de behouden terugkeer van het toestel en zijn bemanning. Ontwerp voorzijde: M. Kutterink, ontwerp keerzijde: M.P.J. Fleur.





De vele terrassen die de luchthaven tot de verhuizing in 1967 rijk was, zaten op mooie dagen vol. Maar ook op het nieuwe Schiphol waren voorzieningen. Het panoramaterras biedt nog steeds een prima zicht op de vliegtuigen en daarvoor hoeft men geen vliegticket te kopen.



## HET ANDERE BLAUW

Lang was het traditie bij KLM om bij de introductie van een nieuw toestel of een nieuwe route een Delfts blauw bord te laten maken. Of een mooie serie van borden met toestellen door de jaren heen. Met het moderner worden van de toestellen kreeg de decoratie als geheel een wat vervreemdend effect. De traditionele Delftse beschildering laat zich nu eenmaal wat moeilijk combineren met het technische geweld van bijvoorbeeld een Boeing 747 of een MD-11.



er in Chicago wel vijf zogeheten 'vrijheden' tot stand, waarbij rechten werden uitgewisseld om over een staat heen te vliegen zonder er te landen, er indien noodzakelijk een technische tussenstop te maken en om passagiers, vracht en post van het andere land en ook van derde landen te vervoeren op de route van het lijnvliegtuig.<sup>3</sup>

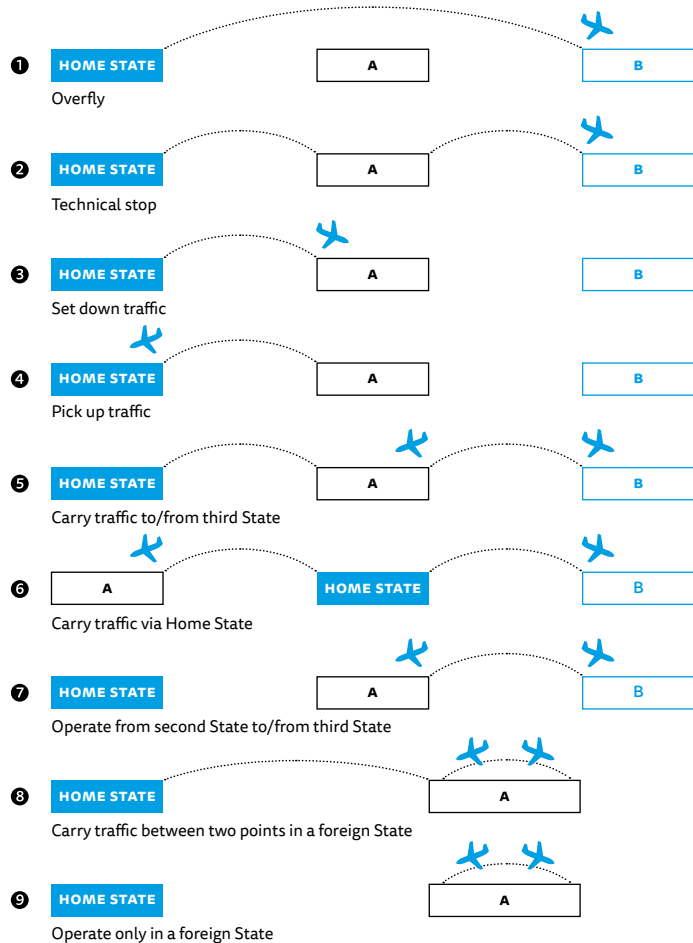
In het kielzog van Chicago kwamen verschillende organisaties tot stand, die naarmate het aantal landen dat de overeenkomsten van deze organisaties ratificeerde toenam, uitgroeiden tot gezaghebbende instituties. De in 1947 opgerichte en in het Canadese Montreal gevestigde International Civil Aviation Organization (ICAO) houdt tot op de dag van vandaag toezicht op het burgerluchtverkeer. Dit orgaan, dat onderdeel is van de Verenigde Naties, stelt tal van internationale

standaarden voor de burgerluchtvaart vast. Dat was in de beginjaren, zeker gezien de snelle technologische ontwikkeling van de luchtvaart, geen sinecure. De opkomst van nieuwe staten in het postkoloniale tijdperk, die allemaal een eigen luchtvaartmaatschappij oprichtten, maakte dit nog gecompliceerder.<sup>4</sup> Nog invloedrijker dan de ICAO was de International Air Transport Association (IATA), die met name door onderlinge prijsafspraken een belangrijke rol speelde in de naoorlogse geschiedenis van de burgerluchtvaart. De tarieven die de IATA vaststelde, vormden zelfs onderdeel van veel bilaterale overeenkomsten in de eerste 25 jaar na de Tweede Wereldoorlog. Door dit internationaal juridisch en financieel raamwerk opeerden de luchtvaartmaatschappijen lange tijd in een concurrentiebeperkende omgeving.



Midden jaren dertig werd het KLM-netwerk uitgebreid met nieuwe bestemmingen zoals Milaan en Praag. KLM onderhield samen met de Tsjechoslowaakse luchtvaartmaatschappij CLS de lijn op laatstgenoemde bestemming. Dit affiche is het resultaat van een ontwerprijstvraag die op initiatief van Albert Plesman werd uitgeschreven. Het is niet bekend of dit ontwerp ook daadwerkelijk gebruikt is.

### Negen vrijheden van de lucht







In later jaren werden nieuwe 'vrijheden' aan de afspraken van Chicago toegevoegd. Voor KLM, met haar relatief kleine thuismarkt, was daarbij met name het 'zesde vrijheidsvervoer' van belang. Deze bepaalde dat vervoer van passagiers en vracht vanuit andere landen naar derde landen mogelijk was. Het vormde de basis voor de succesvolle strategie van KLM om klanten in andere Europese landen te werven die via Schiphol naar intercontinentale bestemmingen werden vervoerd. Door de voortvarende ontwikkeling van Schiphol was het daardoor voor KLM mogelijk na de oorlog steeds meer passagiers en goederen te vervoeren.<sup>5</sup> De aanpassingen in het luchtrecht en de toepassing van steeds meer 'vrijheden' waren belangrijk, al bleef de nationale soevereiniteit over het luchtruim de kern van het luchtvaartrecht. Daardoor was in de internationale lucht-

vaart niets mogelijk zonder dat de betrokken overheden daarover onderling overeenstemming hadden bereikt.<sup>6</sup>

De onderhandelingen over landingsrechten kregen vanaf de jaren vijftig een extra dimensie. Om aan de groeiende vraag naar luchtvervoer te voldoen, moesten luchtvaartmaatschappijen grote investeringen doen in nieuwe toestellen. De kapitaalintensiteit van de luchtvaartmaatschappijen nam toe en dat had zijn weerslag op de bilaterale overeenkomsten. Deze kregen steeds vaker een economische component en er werd steeds meer gekeken naar een gelijkwaardige uitruil van voordelen. Onderhandelaars koppelden commerciële rechten voor buitenlandse maatschappijen aan de voordelen die de uitruil van de landingsrechten met zich meebracht. Het systeem van bilaterale onderhandelingen werd door deze financiële verrekeningen steeds



Vele decennia was het de gewoonte om bij de opening van een nieuwe route een eerstevluchtenvelop te ontwerpen die ook daadwerkelijk met deze vlucht meeding. Zo ook deze ter gelegenheid van de eerste vlucht naar New York op 21 mei 1946. Adressant Henk Veenendaal was het toenmalig hoofd van de Technische Dienst van KLM.



Houston was de tweede bestemming van KLM in de Verenigde Staten. Op 3 september 1957 vertrok de eerste vlucht vanaf Schiphol naar deze nieuwe Amerikaanse bestemming. Reden genoeg om in het Shamrock Hilton Hotel in Houston een groot diner te geven waarvan dit menu een herinnering is.







gebruik van hetzelfde lettertype. De nieuwe huisstijl moest het moderne imago van KLM onderstrepen en tegelijkertijd uniformiteit uitstralen. Henrion stelde, aldus *De Volkskrant*, 'de spelregels samen, waaraan elk KLM-kantoor van Tokyo tot Turijn, zich nu diende te houden. Elk lepeltje, schoteltje, elke wagen en elk vliegtuig, ALLES zal nu uniform worden. Over de hele wereld'.<sup>34</sup> Op die uniforme uitstraling moest de wereld nog wel even wachten. KLM was zeer terughoudend met de invoering van de nieuwe huisstijl. Vanwege de slechte resultaten wilde de maatschappij niet te koop lopen met de dure Britse ontwerper. Het bestuur besloot daarom de huisstijl op vervangingsbasis in te voeren: de oude theelepeltjes, kopjes en servetjes moesten opgebruikt worden voordat nieuwe konden worden besteld. Het duurde daardoor enkele jaren voordat alles was voorzien van het nieuwe logo en de huisstijl volledig was ingevoerd.<sup>35</sup> In de daarop volgende jaren werd de huisstijl regelmatig aangepast, maar het logo met de gestileerde kroon bleef een vast onderdeel van de *corporate identity* van KLM.<sup>36</sup>



Service in de First Class van een DC-8, midden jaren zestig.

#### VERBREIDING VAN DE PORTFOLIO

De komst van de straalmotoren en de introductie van de *wide bodies* in de jaren zestig en zeventig faciliteerden de groei van het luchtverkeer. Steeds meer mensen stapten in het vliegtuig op weg naar steeds verder gelegen vakantiebestemmingen. Aanvankelijk leidde de schaalvergroting tot perioden van overcapaciteit. De bezettingsgraad van de KLM-vliegtuigen was laag, wat zich vertaalde in tegenvallende bedrijfsresultaten. Voor KLM was het dus opnieuw zaak meer passagiers en met name toeristen aan te trekken en de omzet te verhogen. Het bedrijf stelde dan ook de vraag welke diensten daar het meest aan konden bijdragen. Het lijnennet vormde de kern van het bedrijf en daar kon niet aan getornd worden. Maar de opkomst van chartermaatschappijen als het in 1965 opgerichte Transavia dat een jaar later ook vanaf Schiphol mocht vliegen, vormde een serieuze bedreiging voor de reguliere lijndiensten.<sup>37</sup> Om greep te krijgen op de chartermarkt investeerde KLM in 1964 op een strategische wijze in de zes jaar eerder opgerichte chartermaatschappij van Martin Schröder. Dit aandeel werd in 1968 tot vijftig procent opgehoogd.<sup>38</sup>



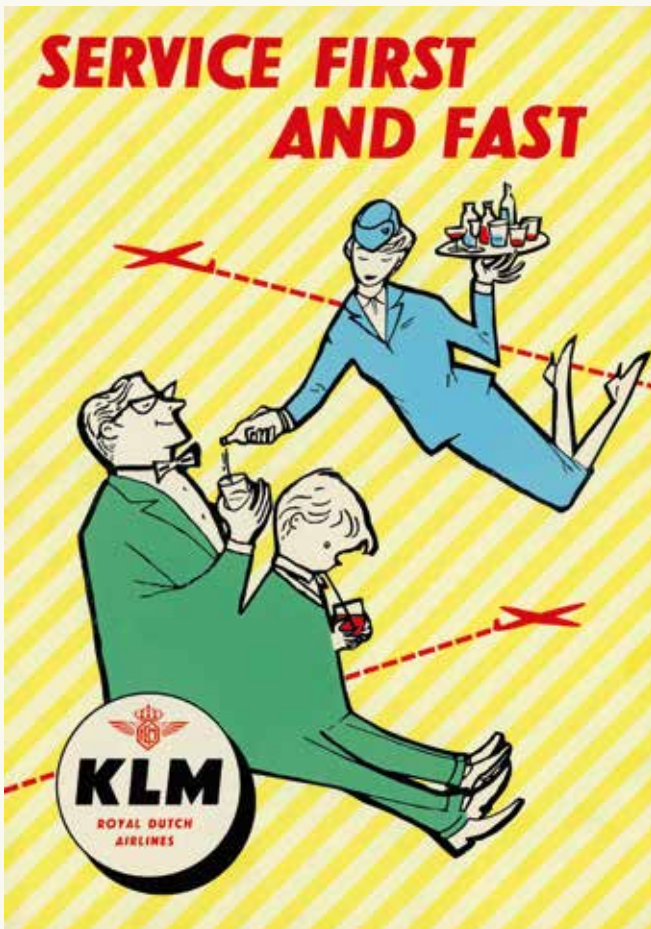
Eerstevluchtvelop NLM uit 1966 dat het moment markeert waarop het binnenlandse netwerk in Nederland nieuw leven werd ingeblazen.







Brochures, 1955.



Kinderboekje 'Spiegelkje rondreis', 1964.

Etalagekarton, 1955.

## Met speciale dank aan

Paris Abstract, Johan de Bruijn, Siska Diddens, Anneke Eijkelboom, Jan Hagens, Joes Hamelink, Ron de Hoog, Jan Hoogendijk, Margriet Jurg, Mieke Klaassens, Monique Kooper, Vera van der Linden, Valentin Ocheda, Cecile Ogink, Raymond Oostergo, Patricia Pince van der Aa, Pierre Poell, Will Porrio, Frits Rotgans jr., Mirjam Schreurs, Magda Utama, Henk van de Wal, Marcel Wanders, Luchtvaart Themapark Aviodyrome, Nationaal Glasmuseum.

## Illustratieverantwoording

Foto's zijn afkomstig van KLM en uit de KLM Fotocollectie, in beheer bij het Maria Austria Instituut, Amsterdam, tenzij anders vermeld.

- Amsterdam Museum: p. 40
- Anne Dokter: p. 105
- Bob van Dam: p. 46
- Centraal Museum, Utrecht: p. 207
- Haags Gemeentearchief: p. 31
- Het Nieuwe Instituut, Rotterdam: p. 207
- Hella Jongerius/Jongeriuslab, Berlijn: p. 208
- KLM Health Services BV, Schiphol-Oost: p. 243
- Koninklijk Huisarchief, Den Haag: p. 29
- Luchtvaart Themapark Aviodyrome, Lelystad: pp. 8, 26, 27, 37, 93, 104, 132-133, 142, 145, 182-183, 236
- Marco Spuijman: pp. 77, 111

- Maria Austria Instituut, Amsterdam:
  - Carel Blazer: p. 212
  - Frits Lemaire: p. 106
  - Bert Nienhuis: p. 107
  - Kees Scherer: p. 212
  - Nico van der Stam, omslag voorzijde
  - Jan Versnel: p. 244
  - Mark Wagtenonk, pp. 246-247
  - Ad Windig: p. 213
- Nationaal Archief, Den Haag; Collectie Spaarnestad:
  - Collectie Spaarnestad: p. 75
  - Henk Hillerman: p. 151
  - Hille Kleinstra: pp. 106-107
- Collectie Anefo, pp. 108, 215
- Collectie Anefo, Hugo van Gelderen: p. 153
- Collectie Anefo, Eric Koch: pp. 147, 215
- Nederlands Fotomuseum, Rotterdam: p. 46
- Frits Rotgans: pp. 125, 140, 148-149, 235
- Paul Huf: p. 195
- Richard Willebrands: p. 45
- TU Delft: p. 131
- © Jongeriuslab, Berlijn: p. 208
- © Fiep Amsterdam bv; Fiep Westendorp Illustrations, Amsterdam: pp. 196, 197

Foto voorzijde: passagiers op Schiphol, circa 1964.  
Foto achterzijde: wings die kinderen tijdens de vlucht kregen aangeboden.

## Colofon

### UITGAVE

WBOOKS, Zwolle  
info@wbooks.com  
www.wbooks.com  
i.s.m.  
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij n.v., Amstelveen

### CONCEPT

Dick Jansen  
Bram Bouwens  
Frido Ogier

### TEKSTEN

Bram Bouwens  
Frido Ogier

### BEELDREDACTIE

Frido Ogier

### VORMGEVING

Riesekind, 's-Hertogenbosch

### FOTOGRAFIE

Albertine Dijkema, A10design, Amersfoort  
Frans Kanters, Amersfoort  
Mariëlle Gonzalez, Amstelveen

© 2019 WBOOKS Zwolle

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.  
© c/o Pictoright Amsterdam 2019.

ISBN 978 94 625 8321 4 (NL)  
ISBN 978 94 625 8322 1 (ENG)  
NUR 680, 696







Het is een eeuw geleden dat acht mannen met een visie samenkwamen en een luchtvaartmaatschappij oprichtten. Zij vroegen een ambitieuze dertiger de dagelijkse gang van zaken op zich te nemen. En zo begon het verhaal van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Ambitie, pionierschap en ondernemingslust zorgden er uiteindelijk voor dat KLM nu honderd jaar bestaat. Dit rijk uitgevoerde boek toont KLM in een groot aantal facetten als een bedrijf dat dankzij miljoenen passagiers en tienduizenden KLM'ers gedurende tien decennia nu haar eeuwfeest kan vieren.

En dat altijd met het welgemeende *Welcome aboard!*

