

De K.L.M als paradepaardje van een verarmd Nederland (1948-1950)

"Als hij de K.L.M. ziet, ademt ieder Nederlander op: Aha, wij zijn er nog en wij kunnen toch nog wat!"

(Mr W.C. Wendelaar (V.V.D.), lid Eerste Kamer, 16 augustus 1950)

Mw Dr C.C. van Baalen

Inleiding

De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij had zich na de oorlog opmerkelijk snel weten te herstellen. Onder de bezielende leiding van Albert Plesman was het plat gebombardeerde Schiphol in hoog tempo weer opgebouwd en werd de ene intercontinentale na de andere transatlantische verbinding hersteld. De luchtvaartmaatschappij kon zich als voorheen meten met de grote buitenlandse maatschappijen en Plesman was vast van zins niets na te laten die vooraanstaande plaats te behouden. Voortdurende aanpassing aan de zeer snelle veranderingen in de luchtvaart was daarbij het devies. Bedroeg de omzet van de K.L.M. in 1938 nog circa 11 miljoen, nauwelijks tien jaar later was deze bijna vertienvoudigd ¹.

Om de concurrentie met het buitenland te kunnen volhouden waren -net als voor de oorlog overigens- overheidsgelden voor de N.V. K.L.M. onontbeerlijk. In 1947 was met het oog daarop een wet aangenomen waarbij de ministers van Verkeer en van Financiën werden gemachtigd namens de staat voor een bedrag van ten hoogste 51 miljoen gulden deel te nemen in het K.L.M.-kapitaal, alsmede leningen c.q. garanties aan het bedrijf te verstrekken tot een bedrag van 50 miljoen gulden ². De overheid verkreeg meer dan 50% van de aandelen en daarmee dus een doorslaggevende stem. De bemoeienissen met de K.L.M. liepen via het departement van Verkeer en Waterstaat, waar de burgerlijke luchtvaart een van de zes hoofdafdelingen vormde.

Dit departement nu moest bij de aanvang van het eerste kabinet-Drees (1948-1951) fors bezuinigen aangezien het kabinet met enorme financiële tekorten kampte. Ook andere departementen moesten met minder geld zien rond te komen, maar "nergens in de Rijksbegroting (was) zo ernstig besnoeid" als op de begroting van Verkeer en Waterstaat, aldus het commentaar vanuit de

¹ R.J. Vogels, "De K.L.M. sinds de bevrijding" in: R.A. Damsté en Ch. A. Cocheret (red.) *Herrezen Nederland 1945-1955*; z.pl. z.j.; A. van Kampen, *Plesman: portret van een luchtredner*, Hilversum 1960; Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., 's Gravenhage, *Overzicht van het bedrijf over het jaar 1947*, z.pl. z.j. (1948).

² Wet van 4 augustus 1947, *Stbl.* H 294.

Tweede Kamer ³. Van regeringszijde antwoordde men hierop door te wijzen op de primaire noodzaak van een sluitende begroting waarvoor minder belangrijk geachte zaken echt even moesten wijken⁴. In dit artikel wordt bekeken in hoeverre de nationale luchtvaart -lees de K.L.M.- getroffen werd door die bezuinigingsoperatie en wat de reactie van het parlement daarop was. Vervolgens wordt de houding van de Tweede en Eerste Kamer ten aanzien van de K.L.M. tijdens het kabinet-Drees I nader onder de loep genomen aan de hand van twee wetsontwerpen.

Bezuinigingen bij Verkeer en Waterstaat.

De minister van Verkeer en Waterstaat ad interim, mr J.R.H. van Schaik (K.V.P.), die zich voor de taak gesteld zag de bezuinigingen door te voeren, besloot vooral de openbare werken (een onderdeel van de afdeling Rijks-waterstaat) aan te pakken. Dat wil zeggen: hij snoeide drastisch in het budget voor werken aan wegen, bruggen, kanalen, tunnels en polders. Onderhoudswerken werden tot het hoogst noodzakelijke teruggebracht, plannen voor nieuwe projecten belandden in de ijskast en ook werden reeds begonnen werken vertraagd of zelfs stilgelegd. Zo zette de minister een streep door de belofte van zijn voorganger H. Vos om het Amsterdam-Rijnkanaal op korte termijn te voltooien. Het budget voor dit kanaal schroefde hij rigoreus terug van 12 naar 5 miljoen gulden. In totaal werd circa 19 miljoen minder uitgetrokken voor de aanleg van land- en waterwegen dan Vos het jaar ervoor had gedaan ⁵.

Van Schaik verklaarde in de Memorie van Toelichting op zijn begrotingshoofdstuk zich ervan bewust te zijn "dat met de op de begroting gestelde bedragen de waterstaatswerken en de waterstaatsdienst nauwelijks op peil kunnen worden gehouden (...)". Hij achtte "een begroting als deze dan ook alleen te verantwoorden, omdat grote belangen moeten wijken voor de primaire noodzaak van het zo dicht mogelijk benaderen van een sluitende Rijksbegroting" ⁶.

³ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 7, Rijksbegroting van Verkeer en Waterstaat voor het dienstjaar 1949, Voorlopig Verslag, p. 10.

⁴ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A, 1000-I nr 8, Rijksbegroting Huis der Koningin voor het dienstjaar 1949, Memorie van Antwoord p. 45; H.T.K 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 9, Memorie van Antwoord, p. 31.

⁵ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 2 en 3, Ontwerp van wet en Memorie van Toelichting.

⁶ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 3, Memorie van Toelichting, p. 15.

De Tweede Kamer dacht daar anders over. Eensgezind struikelend over de ingediende voorstellen, protesteerde zij krachtig tegen het op grote schaal stopzetten van openbare werken, waarmee volgens haar geen enkel landsbelang was gediend⁷. Tijdens de algemene beschouwingen legde minister-president Drees (P.v.d.A.) uit, dat de plannen bij Verkeer en Waterstaat pasten in de door de Regering voorgestane conjunctuur-politiek. Volgens die politiek zouden arbeidsintensieve projecten zoals openbare werken pas moeten worden uitgevoerd in tijden van neergaande conjunctuur en daarmee samenhangende stijgende werkloosheid. Anno 1948 was het echter zaak met de beperkt voorhanden zijnde financiële middelen alle prioriteit te geven aan industrialisatie en woningbouw⁸.

Die uiteenzetting overtuigde de Kamer echter allerminst zodat minister mr D.G.W. Spitzen (partijloos), die op 1 november 1948 het roer van Van Schaik had overgenomen, onder druk van de Kamer en na rijp beraad met minister Lieftinck (P.v.d.A.) van Financiën, besloot extra geld voor Rijkswaterstaat beschikbaar te stellen⁹.

De luchtvaart ontzien.

Het extra bedrag van bijna 6 miljoen gulden verminderde de druk op de ketel wel enigszins, maar stelde de Kamer niet werkelijk tevreden. Vertegenwoordigers van alle partijen bleven aandringen op meer geld voor openbare werken. J. de Ruiters (C.H.U.) en J. Haken (C.P.N.) wezen in dit verband naar de luchtvaart: waarom was deze departementale afdeling, in vergelijking met Rijkswaterstaat, zo royaal bedeed? ¹⁰. Haken vroeg bijvoorbeeld waarom er zo buitensporig veel geld voor de aanleg van vliegvelden was uitgetrokken. (De post "luchtvaartterreinen" slokte nog steeds bijna een derde deel op van het totale budget -ca. 48 miljoen gulden- dat diende voor de zogeheten kapitaalsuitgaven, uitgaven die onder meer voor de financiering van duurzame projecten -ook wegen, kanalen, bruggen en polders vielen hier onder- werden gebruikt). Haken meende dat de regering

⁷ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A, 1000-I nr 4, Voorlopig Verslag, p. 17-18; H.T.K. 1948-1949 Verslag, p. 151 e.v..

⁸ H.T.K. 1948-1949 Verslag, p. 207-208.

⁹ H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A, 1000-IX B nr 9, Memorie van Antwoord, p. 31; H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 12, Nota van Wijziging.

¹⁰ H.T.K. 1948-1949 Verslag, p. 957-961; N.B. De begroting van het departement van Verkeer en Waterstaat bedroeg in totaal voor 1949 ca. 240 miljoen gulden. Voor Rijkswaterstaat (afd. V) was op de gewone dienst en op de buitengewone dienst II (kapitaalsuitgaven) samen ca. 100 miljoen gulden uitgetrokken; voor de burgerlijke luchtvaart (afd. IV) ca. 34 miljoen gulden.

juist op de luchtvaart uitstekend had kunnen bezuinigen aangezien uitgerekend dit onderdeel van het departement weinig rendement opleverde. Het goederenvervoer door de lucht lag immers op bepaalde trajecten volledig stil en het passagiersvervoer speelde volgens hem "ook geen rol voor de anderhalve man en een paardekop, die er gebruik van maken" ¹¹. Het zou, aldus Haken, een groter landsbelang dienen het hiervoor bestemde geld te investeren in het land- en waterwegennet.

Ook anderen betwijfelden de wijsheid van het luchtvaartbeleid. Geld voor de luchtvaart betekende immers in feite geld voor de K.L.M.; en zat deze niet wat al te hoog in de mast met haar ambitieuze plannen? De K.L.M. moest toch rekening houden met een behoorlijke daling van inkomsten in de toekomst op de Indonesië-lijn, die tot dat moment de meest winstgevende was. Voorts waarschuwden enkelen voor een "grootse opzet van de vliegvelden" wat in de komende jaren onvermijdelijk tot enorme uitgaven zou leiden ¹².

Maar ondanks deze kritische geluiden wenste toch geen enkele partij, de C.P.N. uitgezonderd, werkelijk aan de begroting voor de luchtvaart te tornen. Dat was begrijpelijk want de bewondering voor de wijze waarop Plesman erin was geslaagd de K.L.M. tot een bedrijf van internationaal aanzien uit te bouwen, was grenzeloos. "(...) iedere spreker", aldus mr dr E.P. Verkerk (A.R.P.), "die over de luchtvaart spreekt en het K.L.M.-altaar nadert, (brengt) een plengoffer van dankbaarheid voor de door de K.L.M. betoonde activiteit" ¹³. Niet zo heel vreemd dus dat men in zo'n sfeer na enige gesputter toch geneigd was een ruime begroting voor de luchtvaart goed te keuren.

Bij de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat in de Eerste Kamer werd ongeveer hetzelfde commentaar gehoord als in de Tweede Kamer. Opnieuw vormden de bezuinigingen op openbare werken het mikpunt van kritiek en vonden sommigen dat de luchtvaart wel heel coulant was behandeld. Maar ook nu begonnen parlementariërs enigszins te zweven als zij hun waardering voor de K.L.M. uitspraken. Haar "onverstoorbare energie" en "onwrikbare doorzettingsvermogen" werden alom geprezen. Het voorlopig verslag van die Kamer stelde vast: "In de moeilijke jaren, welke Nederland thans doormaakt (...) vervult de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij het Nederlandse volk met bijzonderen trots" ¹⁴.

¹¹ *Ibid.*, p. 961.

¹² H.T.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 7, Voorlopig Verslag, p. 9.

¹³ H.T.K. 1948-1949 Verslag, p. 1012

¹⁴ H.E.K. 1948-1949 Bijlagen-A 1000-IX B nr 7, Voorlopig Verslag, p. 4.

Het jaar daarop nam de kritiek op het geldverslindende luchtvaartbedrijf echter geleidelijk toe. Vooral in de Eerste Kamer begon men ter linker en ter rechter zijde voorzichtig te informeren naar de financiële consequenties van het overheidsbeleid ten aanzien van de K.L.M.. Mr L.F.H. Regout (K.V.P.) wilde bijvoorbeeld weten "in hoeverre deze op zich zelf prachtige organisatie eigenlijk niet een groot land achter zich veronderstelt in plaats van een verarmd land als Nederland" ¹⁵. Lieftinck stelde hem gerust: de regering zag er voortdurend op toe "dat in dit bedrijf niet te veel en te snel wordt geïnvesteerd". "Maar", zo voegde hij er toch als extra rechtvaardiging aan toe: "als men een dergelijk wereldbedrijf heeft, moet men zorgen, dat het niet achterblijft, anders kan men er beter mee ophouden" ¹⁶.

J. Brandenburg (C.P.N.) vond het onverteerbaar dat men aan Schiphol, "dat absoluut aan de ogenblikkelijke behoeften voldoet (...) ettelijke miljoenen ten laste blijft leggen, terwijl veel belangrijker werken daardoor blijven liggen" ¹⁷. Spitzen antwoordde daarop fijntjes "dat, wanneer men leek is, het niet mogelijk is zelfstandig te beoordelen of een vliegveld al dan niet aan de technische eisen voldoet" ¹⁸. Overigens doelde Brandenburg met die "veel belangrijker werken" onder meer op een brug bij Alkmaar, kosten fl. 400.000 , waarop door vertegenwoordigers van vrijwel alle partijen, in beide Kamers, bij herhaling was aangedrongen. Spitzen had steeds geantwoord dat er tot zijn spijt geen geld voor was.

Twee wetsontwerpen ter voorziening in de financiële behoeften van de K.L.M.

Werkelijk opvallend werd de voorkeursbehandeling van de K.L.M. door de regering bij twee wetsontwerpen die in de zomer van 1950 werden ingediend. Beide hadden ten doel de K.L.M. financieel bij te staan.

Het wetsontwerp "Tegemoetkoming aan de N.V. K.L.M. voor geleden verliezen" (een wijziging van het begrotingshoofdstuk Verkeer en Waterstaat voor 1949) beoogde de maatschappij voor een bedrag van 37,5 miljoen gulden schadeloos te stellen voor het in het jaar ervoor geleden verlies van circa 39,5 miljoen. Ruim 28 miljoen van dit verlies was ontstaan door de bijzonder moeilijke omstandigheden op de Nederland-Indonesië verbinding. Naar aanleiding van de tweede politionele actie in Indonesië, eind december 1948,

¹⁵ H.E.K. 1949-1950 Verslag, p. 296.

¹⁶ *Ibid.* , p. 328.

¹⁷ *Ibid.* , p. 498.

¹⁸ *Idem.*

hadden Pakistan, India, Birma en Ceylon een overvlieg- en landingsverbod voor Nederlandse vliegtuigen ingesteld, welk verbod zij pas ruim een half jaar later introkken. Daar de K.L.M. op verzoek van de Nederlandse regering de verbinding met Djakarta toch in stand had gehouden -via Mauritius, wat een zeer kostbare onderneming was- vond de regering het niet meer dan billijk de op deze route geleden verliezen te vergoeden. De rest van het gevraagde geld was bedoeld om verliezen te dekken die waren ontstaan doordat de produktie tegenviel en de verwachte kostendaling uitbleef¹⁹.

Het tweede wetsontwerp, dat mede ondertekend was door Lieftinck, "Nadere regeling van de verhouding tussen het Rijk en de K.L.M. N.V.", had tot doel een oplossing op langere termijn te vinden voor de vergrote kapitaalbehoefte van de K.L.M.; deze was zodanig toegenomen dat de wet van 1947 hierin al niet meer kon voorzien. In de nieuwe wet zouden de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën worden gemachtigd tot een bedrag van 116 miljoen gulden in het kapitaal van de K.L.M. deel te nemen (voorheen 51 miljoen) en leningen c.q. garanties te verstrekken tot een bedrag van 65 miljoen (voorheen 50 miljoen) gulden. Deze wet moest de basis vormen voor de volgende *concrete* kapitaalbehoeften van de K.L.M. in 1950: 38,5 miljoen ter financiering van reeds gedane investeringen (met andere woorden: aflossing van kredieten), 26,5 miljoen ter bekostiging van nieuwe investeringen en 15 miljoen om te kunnen deelnemen in de zojuist opgerichte Garuda Indonesian Airways N.V.²⁰. Beide wetsontwerpen werden in het parlement gelijktijdig aan de orde gesteld.

Behandeling van de wetsontwerpen in de Tweede Kamer.

Vrijwel alle leden van de Tweede Kamer stemden in met de tegemoetkoming voor de verliespost Indonesië, alsmede met het bedrag voor deelname in de Garuda Indonesian Airways; maar velen plaatsten de nodige vraagtekens bij de vergoeding voor andere verliezen (ca. 9 miljoen) en bij de nieuwe investeringen (26,5 miljoen). Men betwijfelde of het verstrekken van deze

¹⁹ H.T.K. 1949-1950, Bijlagen 1666 nr 3, Wetsontwerp tot wijziging van het negende hoofdstuk B der Rijksbegroting voor het dienstjaar 1949 (Tegemoetkoming aan de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor geleden verliezen), Memorie van Toelichting; Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. 's-Gravenhage, *Overzicht van het bedrijf over het jaar 1948*, z.pl. z.j. (1949); Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. 's-Gravenhage, *Overzicht van het bedrijf over het jaar 1949*, z.pl. z.j. (1950).

²⁰ H.T.K. 1949-1950 Bijlagen 1667 nr 3, Wetsontwerp tot nadere regeling van de verhouding tussen het Rijk en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Memorie van Toelichting.

bedragen, in een tijd van zeer sobere overheidsinvesteringen economisch wel verantwoord was, want hoe was het eigenlijk gesteld met de financiële vooruitzichten van de K.L.M.?

Hoewel ook nu weer een aantal leden zeiden dat je de kwestie "breed" en "in groot verband" moest zien -vooral ir S.A. Posthumus (P.v.d.A.) en C.J.I.M. Welter (K.N.P.) schaarden zich onvoorwaardelijk achter de regeringsvoorstellen- werden de geluiden dat deze plannen toch àl te ambitieus waren voor de draagkracht van ons land, steeds sterker. Men vroeg zich af of de leiding van de K.L.M. niet een enigszins overspannen beleid voerde, want hoe kon men dergelijke "ontzaglijke verliezen" anders verklaren?

G. Ritmeester (V.V.D.) merkte bijvoorbeeld op dat hij het volledig eens was met een eerder door Lieftinck gemaakte opmerking dat K.L.M.-directeur Plesman niet bepaald commercieel te noemen was. Plesman zou eens gezegd hebben dat de hoofdzaak van zijn beleid was: altijd "gereed te zijn voor een eventueel noodzakelijke volgende sprong" waarbij hij liet uitkomen dat geld geen belemmerende factor mocht vormen. Ritmeester sprak ook over de schitterende gebouwen op Schiphol en de ongekend luxueuze inrichting ervan. Hij vond dit "volkomen onjuist en afkeurenswaardig". Zijn commentaar op de wetsontwerpen als het ware samenvattend, riep Ritmeester uit: "Gaat dit nu maar zo, is daar totaal geen controle op?" ²¹. De C.P.N.-er J. Hoogcarspel contrasteerde het regeringsbeleid ten aanzien van de K.L.M. met dat betreffende de sociale voorzieningen. Hij concludeerde: terwijl de regering bij het laatstgenoemde onderdeel "op een ongelofelijke en dikwijls onverantwoordelijke wijze schriel en karig is", werd de K.L.M. zó even vele tientallen miljoenen guldens toegeschoven ²².

Minister Spitzten wees in zijn verdediging allereerst op het economische belang van de K.L.M., voor nu (werkgelegenheid, het plaatsen van orders door de K.L.M. bij bedrijven, snelle vorm van vervoer voor handelsartikelen, post en emigranten) en voor de toekomst: de burgerluchtvaart bood grote perspectieven en moest met alle kracht gesteund worden, want "een terughoudendheid in het heden veroorzaakt een achterstand, welke later niet meer zal kunnen worden ingehaald". Het toekomstige economische belang ontkrachtte Spitzten echter vervolgens zelf weer door op te merken dat voorspellingen inzake de luchtvaartexploitatie "uiterst onzeker" waren. Spitzten zag echter wel aankomen dat ook de door hem opgesomde "huidige

²¹ H.T.K. 1949-1950 Verslag, p. 2216-2217.

²² *Ibid.*, p. 2218.

economische belangen" van de K.L.M. de miljoenensteun in de ogen van de Tweede Kamer waarschijnlijk niet zouden kunnen rechtvaardigen. Wat was bijvoorbeeld de waarde van het argument werkgelegenheid in een tijd zonder noemenswaardige werkloosheid?

Om dergelijke kritiek te ondervangen benadrukte Spitzten dat men niet uitsluitend op de directe rendabiliteit moest letten. Hij noemde de volgende immateriële voordelen. In de eerste plaats het gebruik van Neerlands talenten: de traditie van ons land had getoond dat wij bij uitstek geschikt waren voor het verrichten van diensten in het internationale verkeer. Om die reden achtte hij dan ook "het streven naar het bereiken en behouden van een plaats van betekenis in het wereldluchtverkeer, uitgaande boven de omvang, welke men in verband met de grootte van ons land zou verwachten, alleszins gerechtvaardigd". "Ons land is geroepen, een werkzaam aandeel te behouden in de wereldluchtvaart", aldus Spitzten. In de tweede plaats zou de K.L.M., vliegend op alle continenten, "op een bijzondere wijze het nationale element over de wereld" uitdragen en overal "goodwill" voor Nederland kweken.

Spitzten gaf toe dat de naoorlogse bedrijfsvoering van de K.L.M. wat overspannen was geweest, maar beschouwde dat als aanvaardbaar en zelfs wenselijk; want als de K.L.M. met minder élan en dynamiek te werk was gegaan, dan was zij nu een onbeduidende maatschappij, onopvallend tussen de andere geweest. En de luxe op Schiphol was nu eenmaal noodzaak omdat, aldus de minister, de "zeer verwende consumenten" anders "de vliegtuigen van de K.L.M. niet meer frequenteren en andere maatschappijen kiezen"²³.

Daar de uiteenzetting van Spitzten dr A.M. Lucas (K.V.P.) niet werkelijk had overtuigd, diende hij een amendement in waarin hij voorstelde het financiële beheer van de K.L.M. aan de Algemene Rekenkamer op te dragen omdat dit "controle-lichaam (...) onafhankelijk van de Regering zijn taak uitoefent en daarom in staat is de gestie der Regering ten aanzien van het bedrijf in zijn onderzoek te betrekken". Het amendement was mede ondertekend door vertegenwoordigers van de A.R.P., de C.H.U. en de V.V.D., welke partijen tezamen met Lucas' partij de K.V.P. een meerderheid in de Kamer vormden²⁴.

Spitzten, die niets voelde voor "een zeer intense controle" op de gang van het bedrijf", kondigde aan het zeer ernstig te betreuren wanneer het amendement

²³ H.T.K. 1949-1950 Bijlagen 1666 nr 5, Memorie van Antwoord; H.T.K. 1949-1950 Bijlagen, 1667 nr 5 Memorie van Antwoord; H.T.K. 1949-1950 Verslag, p. 2223-2228.

²⁴ H.T.K. 1949-1950 Verslag, p. 2229; zie ook: p. 2208.

zou worden aangenomen. Hij wilde wel toezeggen dat hij de Rekenkamer zou "inschakelen", maar hij wilde niet verder gaan dan aanbidding, op gezette tijden, van een accountantsrapport betreffende de K.L.M. aan de Rekenkamer. Nadat Lucas te kennen gaf die toezegging volstrekt onvoldoende te vinden, deed Spitzzen een concessie: zijn toezegging zou worden vastgelegd in de "Overeenkomst inzake de verhouding tussen het Rijk en de K.L.M. N.V.", welke overeenkomst als bijlage bij de wet gevoegd was.

Nadat ook met deze toezegging Spitzzen er niet in slaagde Lucas zijn amendement te doen intrekken, bracht hij de kwestie in de ministerraad ter sprake. Lieftinck, die bang was dat de Staten-Generaal, buiten de regering om, de controle op de K.L.M. naar zich toe wilden trekken, en bovendien vreesde dat publikatie van gegevens over de K.L.M. nadelig zou kunnen zijn voor haar internationale concurrentiepositie, vond dat Spitzzen het amendement onaanvaardbaar moest verklaren. Hoewel Lieftinck beseftte dat Lucas politiek gezien sterk stond, zou Spitzzen het op staatsrechtelijke overwegingen niet moeten accepteren ²⁵.

Drees schrok echter terug voor de mogelijke consequentie van deze houding: een aftreden van Spitzzen zou niet in verhouding zijn met de betekenis van het amendement en door de bevolking niet worden begrepen; bovendien zou de K.L.M. daar niet mee geholpen zijn. De minister-president opperde toen de gedachte dat Van den Brink, minister van Economische Zaken en partijgenoot van Lucas, maar eens "ondershands contact" moest zoeken met Lucas. Van den Brink verklaarde zich hiertoe bereid ²⁶.

De dag erna trok Lucas zijn amendement in. Hij ging nu wel akkoord met Spitzzens voorstel om in de Overeenkomst tussen de regering en de K.L.M. een bepaling betreffende de Rekenkamer op te nemen; laatstgenoemde Kamer werd hierbij uitgenodigd om "op een nader met haar overeen te komen wijze" controle uit te oefenen op het financiële beheer van de K.L.M.. Hiermee werd bedoeld, zo zette Spitzzen desgevraagd uiteen, dat op gezette tijden aan de Rekenkamer een accountantsrapport betreffende de K.L.M. zou worden aangeboden. Daarmee was hij er dus in feite in geslaagd de door hem gevreesde "zeer intense controle" van de Rekenkamer buiten de deur te houden.

²⁵ Lieftinck merkte in dit verband op "dat deze kwestie de grondslagen raakt van de verhouding tussen Regering en Staten-Generaal en van het onderscheid tussen staats- en particuliere bedrijven". Hij wees erop dat "bij de K.L.M. nog een deel particulier kapitaal aanwezig is". A.R.A.-M.R. 2.02.05-394, Notulen van de Ministerraadsvergadering 17 juli 1950.

²⁶ *Idem*.

De twee wetsontwerpen werden zonder hoofdelijke stemming aangenomen. Alleen aan de C.P.N.-fractie werd op verzoek van Hoogcarspel de aantekening verleend tegen te hebben gestemd. De reden dat de Kamer, ondanks haar ernstige twijfels over het economische rendement, toch akkoord ging, was deels gelegen in het feit dat de leden, net als de regering, er ondanks alles van overtuigd waren dat een dergelijk uiterst modern en vooruitstrevend wereldbedrijf de naam van Nederland goed deed en dus een nationaal belang diende. Zelfs de tegen stemmende Hoogcarspel had gezegd dat het geenszins zijn bedoeling was de K.L.M. tot een continentale Westeuropese maatschappij terug te brengen. Ook vond men dat de K.L.M. in eigen land de Nederlanders weer het nodige zelfvertrouwen kon geven, na het toch vrij pijnlijke verlies van Indonesië.

Welter (K.N.P.) formuleerde het zo: "Er is in de tegenwoordige tijd voor de gemiddelde Nederlander niet zoveel meer, waarop hij trots kan zijn. Uit persoonlijke ervaring en vergelijking weet ik, dat de K.L.M. een instelling is, waarop wij trots kunnen zijn, die onze vlag draagt over landen en zeeën, tot in de verste uithoeken der aarde, en die overal met zich brengt de Hollandse geest van degelijkheid en van door gemoedelijkheid getemperde zakelijkheid, die in het verleden onze handel en scheepvaart groot heeft gemaakt". Mr J. Algera (A.R.P.) meende op zijn beurt dat "nu wij Indië los hebben gelaten, misschien de K.L.M. een grootheid kan zijn, die (...) onze energie een nieuw arbeidsterrein kan geven". En T. Krol (C.H.U.) zei zich ervan bewust te zijn

dat Nederland "zonder snelle verbindingen praktisch van de wereldkaart (zal) worden geveegd" ²⁷.

Behandeling in de Eerste Kamer.

De Eerste Kamer was aanvankelijk zeer nuchter in haar opstelling. Men uitte ernstige kritiek op de wijze van debatteren in de Tweede Kamer. Veel senatoren wezen er bijvoorbeeld op dat de regering eenvoudig van de vooronderstelling uitging dat de K.L.M. de huidige plaats in het wereldluchtverkeer diende te behouden, zonder dat zij hiervoor werkelijk steekhoudende argumenten wist aan te voeren. Volgens hen was het beter zowel voor de schatkist als voor de "goodwill" van Nederland wanneer de K.L.M., indachtig het feit dat Nederland sterk verarmd was, zich eens beperkingen zou opleggen in plaats van alsmaar uit te breiden. Deze parlementariërs hadden daarom vooral veel bezwaren tegen de voorgestelde 26,5 miljoen gulden voor nieuwe investeringen. Zij hechtten trouwens weinig waarde aan de in de Tweede Kamer gegeven toezegging van extra controle door de Rekenkamer omdat naar hun mening het beleid bij de K.L.M. sterk visionair en persoonlijk getint was; een verder genoemd kenmerk was volgens hen luchthartigheid bij de beleidsvoering, wat zij overigens ook bij de regering meenden waar te nemen. Zij waren daarom uiterst verbaasd over het feit dat ook de handtekening van minister Lieftinck, die op het terrein van zuinigheid toch bepaald naam had gemaakt, onder het wetsontwerp "Nadere regeling (...)" prijkte ²⁸.

In de beantwoording liet Spitzen duidelijk uitkomen dat het uitgangspunt van de regering inderdaad was dat Nederland zijn forse greep op de wereldmarkt zou moeten behouden en zo mogelijk zelfs uitbreiden. Nieuw in Spitzens verdediging was echter het benadrukken van de eenmaligheid van de hulp. De regering wilde de K.L.M. er na het bijzonder slechte jaar 1949 weer bovenop helpen; uiteraard zou zij niet bij voortdoring kunnen instaan voor omvangrijke financiële tegenslagen bij de K.L.M.. Hij bestreed echter te vuur en te zwaard dat het regeringsbeleid luchthartig zou zijn. De toekomstverwachting was nu goed, aldus Spitzen, die zich hierover kort tevoren overigens in voorzichtiger bewoordingen had uitgelaten, en dus moest de K.L.M. investeren. Zonder die 26,5 miljoen gulden zou er "een vol-

²⁷ H.T.K. 1949-1950 Verslag, p. 2209, 2212, 2214.

²⁸ H.E.K. 1949-1950 Bijlagen 1666, Voorlopig Verslag en H.E.K. 1949-1950 Bijlagen 1667, Voorlopig Verslag.

maakt onvoldoende voorziening" voor de eerstkomende jaren zijn, zou de K.L.M. "een vogel zonder vleugels" worden ²⁹.

Dat ook de Eerste Kamer akkoord ging met de wetsontwerpen, stelde op dezelfde redenen als waarom de Tweede Kamer deze had aangenomen. Aan de ene kant noemde men het toch een essentieel belang voor Nederland een grote, internationaal bekende luchtvaartmaatschappij te bezitten en aan de andere kant wees men ook hier op het psychologische effect van de K.L.M.. Mr W.C. Wendelaar (V.V.D.), een stuk enthousiaster dan zijn partijgenoot Ritmeester in de andere Kamer, noemde de K.L.M.: "Holland op zijn best". De katterige stemming, die zijns inziens in Nederland heerste, en het verloren zelfvertrouwen waren een gevolg van de bezettingstijd. "En tegen die ellendige stemming zie ik de K.L.M. als een van de weinige afweermiddelen. Als hij de K.L.M. ziet, ademt ieder Nederlander op: Aha, wij zijn er nog en wij kunnen toch nog wat!" ³⁰.

De wetsontwerpen werden ook hier zonder hoofdelijke stemming aangenomen; alleen Regout (K.V.P.), wiens grootste bezwaar was dat de regering de toenemende budgettaire moeilijkheden wel "zeer luchtig" opnam, wenste de aantekening tegen te hebben gestemd.

Conclusie.

De luchtvaart in Nederland, gestalte krijsend in de K.L.M., was in de jaren 1948-1950 verzekerd van een zeer krachtige politieke en financiële steun. Dit werd in de eerste plaats duidelijk uit de begrotingen voor het departement Verkeer en Waterstaat, waarop in die jaren flink werd bezuinigd, behalve op de afdeling luchtvaart. In de tweede plaats bleek die steun tijdens de behandeling van twee in 1950 ingediende wetsontwerpen. Hoewel er verhoudingsgewijs enorme bedragen werden gevraagd werden de ontwerpen in beide Kamers uiteindelijk zonder problemen aangenomen.

Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn geworden dat zowel de regering als het parlement het belang van de K.L.M. niet uitsluitend op economische gronden beoordeelde. De regering deed weliswaar haar best het economische belang te ondersteunen -vooral voor de toekomst, want op dat moment draaide de K.L.M. met niet geringe verliezen- maar minder rationele argumenten bleken toch de boventoon te voeren: mogelijkheden om Nederlandse talenten aan te wenden, vlagvertoon over de hele wereld en last

²⁹ H.E.K. 1949-1950 Bijlagen 1666, Memorie van Antwoord en H.E.K. 1949-1950 Bijlagen 1667, Memorie van Antwoord; H.E.K. 1949-1950 Verslag, p. 900-903, 904.

³⁰ H.E.K. 1949-1950 Verslag, p. 895.

but not least: niet willen wijken voor concurrenten als onberedeneerd uitgangspunt. Ook het parlement, dat toch ernstige kritiek uitte op het financiële beleid van de K.L.M. zelf en op dat van de regering ten aanzien van de K.L.M., wilde haar niet in haar groei beknotten. Een meermalen gehoord argument was hierbij dat een imposante K.L.M. er toe zou bijdragen het aangetaste zelfvertrouwen van het Nederlandse volk weer op te krikken.

Samenvattend kan men stellen dat de K.L.M. in het naoorlogse Nederland zowel voor de regering als, zij het in mindere mate, voor het parlement een duidelijk prestige-object vormde. Begrijpelijk wordt dan ook waarom in een periode waarin het kabinet de touwtjes aan elkaar moest knopen, de K.L.M. toch vrij gemakkelijk tientallen miljoenen guldens steun kon verwerven: de K.L.M. vormde het paradepaardje van de Nederlandse wederopbouw.