

middelen werden door nieuwe verdrongen. Alleen door bedrijfsconcentratie en grotere efficiency (bevorderd door geleidelijke electrificatie van het net) konden de spoorwegen het hoofd boven water houden. In 1916 waren de Staatsspoor en de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij al een gemeenschap van baten en lasten aangegaan; vijf jaar later werd de combinatie in zoverre een staatsbedrijf dat de bestuurders geen belangrijk besluit meer konden nemen zonder de regering er in te kennen.¹ In 1937 werd de n.v. Nederlandse Spoorwegen opgericht. Bij het personenvervoer waren toen de oude, houten wagons vrijwel geheel door moderne, stalen wagons vervangen. Het spoorwegnet (hoofd- en lokaalspoorwegen) had een lengte van ruim 3300 km.²

Dan het luchtverkeer. In oktober 1919 werd de KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) opgericht. Ruim zeven maanden later, op 17 mei 1920,

'landde op Schiphol, het voormalige militaire vliegveld in de Haarlemmermeerpolder bij Amsterdam, dat door het rijk voor het burgerluchtverkeer was aangewezen, een voor personenvervoer omgebouwde *De Havilland*-verkenner, die door de KLM gehuurd was van de Engelse maatschappij *Air Transport and Travel Ltd.*, die als passagiers twee Engelse journalisten aan boord had, benevens een zak Engelse dagbladen en een brief van de *Lord Mayor* van Londen aan de burgemeester van Amsterdam. De volgende dag werd de terugvlucht gemaakt.'³

Zo begon de KLM. Begon met een dienst op Engeland die in het gehele jaar 1920 welgeteld 319 reizigers vervoerde. Achttien jaar later bezat het Europese bedrijf ook lijndiensten op Scandinavië, België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Italië en vervoerde het in één jaar bijna 150 000 passagiers; binnenslands werden in 1938 bijna 35 000 passagiers vervoerd, naar en in de West bijna 10 000, naar Nederlands-Indië bijna 6 000: uit de eerste proefvlucht naar Batavia (Djakarta), 1924, was een verbinding van drie maal per week gegroeid die tot Sydney in Australië doorgetrokken was.⁴ Albert Plesman, die de KLM had opgericht en leiding gegeven had aan haar snelle groei, was een nationale figuur geworden. Want het vliegen had in hoge mate tot de verbeelding van de Nederlanders gesproken en juist dit jonge bedrijf schonk hun het besef dat zij in een andere tijd waren komen te leven. De wereld had er een dimensie bij gekregen.

De oorlog ook.

¹ A.v., p. 98, 100. ² A.v., p. 52. ³ A. Plesman: 'De ontwikkeling van de burgerluchtvaart' in *Vijftig jaren*, p. 399. ⁴ Kuin en Keuning in *Ned. volksh.*, dl. XII, p. 152, 155, 161.