

In kort bestek levert Kortenhoeven dus met name ook voor mensen die in actuele verhoudingen in de gezondheidszorg geïnteresseerd zijn, een zinnig inleidend historisch werk. Dat haar stijl schetsmatig is en op pedagogische wijze 'de grote lijnen' volgt roept op een aantal punten voor de medisch-historische liefhebber vragen op, zoals bijvoorbeeld bij haar bespreking van het gebruik van de termen 'kunst' en 'kunde' in de geneeskunde in de eerste helft van de negentiende eeuw, een periode waarin in een uitermate complex debat deze termen sterk van lading veranderden.

Godelieve van Heteren

M. L. J. Dierikx, *Begrensde horisonten. De internationale burgerluchtvaartpolitiek van Nederland in het interbellum* (Dissertatie Nijmegen 1988; Zwolle: W. E. J. Tjeenk Willink, 1988, 235 blz., f60,-, ISBN 90 271 2964 9).

Dit boek van Dierikx kwam tot stand als Nijmeegs proefschrift onder leiding van prof. dr. A. F. Manning en behandelt een onderwerp, de internationale luchtvaartpolitiek, dat actueel is maar waarvan de historische component ten aanzien van Nederland tot dusver in het duister bleef. In die zin vormt het een nuttige en welkome aanvulling, zowel naar de internationaal rechtelijke als de historische kant. Met zijn schets van het ontstaan en de vooroorlogse ontwikkeling van de burgerluchtvaart in Nederland geeft de auteur bovendien een stukje bedrijfsgeschiedenis, met name van de Koninklijke luchtvaart maatschappij (KLM). Het valt dan op hoezeer de geschiedschrijving van onze nationale luchtvaart is achtergebleven en het geeft voldoening dat Dierikx iets van die leemte opvult, al blijven er nader te formuleren wensen over.

Het hoofdthema vormt intussen de internationale burgerluchtvaartpolitiek van Nederland tijdens het interbellum. Daarover heeft de schrijver na een uitvoerige descriptie en analyse ten slotte weinig goeds te berichten. Het duurde lang voordat Nederland de invloed van internationaal politieke en juridische factoren op de ontplooiing van de burgerluchtvaart beseftte. In bilaterale contacten was de passiviteit aan onze kant overheersend. Het uitgangspunt van de regering was in het eerste decennium na de eerste wereldoorlog legalistisch, gegrond op de vrees voor inperking van de soevereiniteit. Een wending kwam in 1928 van buitenaf toen directeur A. Plesman van de KLM in het kader van de beoogde vlieglijn op Indië een Nederlandse beleidswijziging wist te forceren en ons land zich sindsdien internationaal ging opstellen als voorstander van vrijheid in de lucht. Dat had ook weer weinig succes en het beeld van Den Haag (buitenlandse zaken en waterstaat) blijft er één van een zwakke, soms ook te trage onderhandelaar. In de grote luchtvaartpolitieke onderhandelingen bleven successen dan ook uit. Dat Nederland toch een vooraanstaande positie in de burgerluchtvaart ging innemen, was toe te schrijven aan werk en streven van Plesman.

Toch zou het zonderde steun van de overheid nooit iets geworden zijn met de KLM. We stuiten hier op de aanvang van dit boek met aandacht voor oprichting, financiering en exploitatie van de KLM. De oprichting vond plaats in oktober 1919; directeur (met als titel administrateur) werd de 30-jarige luitenant-vlieger Albert Plesman en de vestigingsplaats het militaire vliegveld Schiphol. Spoedig blijkt dat het zonder overheidssteun niet zal gaan. Van de strijd daarvoor en de wisselvalligheden daarin doet de schrijver een boeiend verslag, al ontbreekt het aan comptabele en evaluerende betrokkenheid. De volharding van Plesman met zijn voortdurend verlies latende KLM is bewonderenswaardig maar niet minder verbazingwekkend is het uithoudingsvermogen van de overheid die maar zakken geld in deze bodemloze put bleef

leegstorten. Het doet denken aan de niet aflatende steun voor onze scheepsbouw in de jaren zestig en zeventig en in de jaren twintig bezat men niet eens een werkgelegenheidsmotief. Het ging bij de KLM om niets anders dan het nationale prestige. Gelukkig was het geld hieraan wel goed besteed, al kon het niet verhinderen dat de wijze van steunverlening de KLM in 1927 tot semi-staatsbedrijf maakte. Een merkwaardig contrast levert dit overigens op: het broddelwerk op het gebied van de luchtvaartpolitiek versus het inzicht in het nationale belang van de KLM en de volgehouden steunverlening. Hoe dit te verklaren? Daarover horen we niets.

Dat is ook begrijpelijk omdat het contrast pas zichtbaar wordt als men wat dieper kijkt. Het ontbreekt bij Dierikx aan afbakening van deze subsidieverlening tegen die, aan andere bedrijfstakken verstrekte steun, zoals in de sfeer van de scheepvaart. Daarnaast schiet het budgetaire gezichtspunt tekort. Dit had de subsidiebedragen behoren te relateren aan de bedragen van de totale rijksbegroting en respectievelijk het betrokken departement van waterstaat. Nu lijken de bedragen onbenullige sommen gelds en de thesaurier-generaal mr. L. J. A. Trip, die in 1921 de dure subsidiëring volstrekt afwees (het is een bezuinigingsperiode), komt ons een bekrompen man voor. Een feit is evenwel dat de overheid buitengewoon gul was en de vraag rijst hoe dit mogelijk was, welke krachten daarachter zaten? Ging het alleen om nationaal prestige, dan is deze ons land blijkbaar veel waard geweest maar dat is niet los van bepaalde groepen en personen die wij wel graag zouden willen zien.

Een en ander klemt te meer omdat het zoals gezegd ook aan een comptabel gezichtspunt ontbreekt. We lezen over de voortdurende verliezen van de KLM en vernemen dat vliegtuigen in zeer korte tijd werden afgeschreven, maar omtrent de overige boekhoudkundige aspecten blijven we in onwetendheid. De bankier C. J. K. van Aalst, die commissaris van de KLM was, heeft in 1927 zijn medebestuurder treffend verweten dat zij maar armoedzaaiers waren die van behoorlijke exploitatie geen begrip hadden (29). Hier lag een belangrijk, helaas ongebruikt aanknopingspunt voor de auteur, met name vanuit de vraag of de bedrijfsvoering door Plesman wel deugde? De verwijzing naar exploitatietekorten (34) is dan te weinig; het gaat er om hoe ze ontstonden. Indien de bedrijfsvoering niet deugde, dan is de overheidssteun des te indrukwekkender. Of durfde men niet diepgaand te kritiseren omdat in een luchtvaartbedrijf, net als in een ziekenhuis, het levensrisico voorop staat en daarom te grote ruimte van mensen en middelen (die een zaak verlieslijdend maken) niet bespreekbaar is?

Zo blijft de lezer met vragen zitten die tot de conclusie moeten leiden dat het onderzoek naar de historie van de KLM nog niet voltooid is en komt Dierikx de waardering toe dat hij in ieder geval de aandacht daarop heeft gevestigd, naast de erkentelijkheid voor zijn uitputtende beschouwingen over de Nederlandse luchtvaartpolitiek.

Joh. de Vries

E. J. Fischer, e. a., *De Vereeniging het Nederlandsch economisch-historisch archief 1914-1989* (Amsterdam: NEHA, 1989, 247 blz., f50,-, ISBN 90 71617 14 9).

Het vijfenzeventigjarig bestaan van de Vereeniging het Nederlandsch economisch-historisch archief (verder af te korten als NEHA) in 1989 vormde een goed moment om terug te blikken. Maar dit niet alleen. In hetzelfde jaar 1989 heeft het NEHA zijn oude huisvesting aan de Herengracht 218-220 te Amsterdam verlaten en een nieuw onderkomen gevonden bij het Internationaal instituut voor sociale geschiedenis. Tezamen onder de koepel van de Koninklijke Akademie lijkt het er veel op dat het NEHA een nieuwe periode van bloei tegemoet gaat, of