

KONINKLIJKE NEDERLANDSCH-INDISCHE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ (KNILM)

DI HINDIA BELANDA TAHUN 1928-1942

Khaolil Mudlaafar¹

Abstract

KNILM introduced airplanes to the civil society of the Dutch East Indies on a broader scale. This study aims to explain the background of the formation of KNILM as a commercial civil airline, describe the management system and KNILM management, and explain the social impact of KNILM, focusing on the Dutch East Indies during 1928–1942. This study uses historical research methods with four stages: topic selection, data collection, verification, interpretation, and writing. The results of this research are as follows: First, KNILM was established through the initiative of business entities that received support from the government to facilitate interinsular connections in the Dutch East Indies and to gain an advantage in colonial political competition. Second, KNILM was a joint-stock airline. It offered various business services (passenger flights, airmail, air cargo, and special flights). Third, the existence of KNILM positively impacted various parties; it served people of various ethnicities, such as Europeans, Chinese, and natives; it also became a catalyst for tourism. In conclusion, the existence of KNILM had been publicly accepted and brought about social change in the Dutch East Indies.

Keywords: *Civil aviation, Dutch East Indies, public acceptance, tourism.*

A. Pendahuluan

Maskapai Garuda Indonesia saat ini merupakan transformasi dari *Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) yang dinasionalisasi oleh Pemerintah Republik Indonesia. Keberadaannya dipengaruhi oleh Revolusi Industri yang mengubah segala sesuatu dari manual dan terbatas menjadi modern dengan penggunaan teknologi. Selain itu, Revolusi Industri memberikan dampak dalam aspek teknis, sosial, dan politik bagi manusia. Teknologi transportasi menjadi salah satu aspek teknis yang mengalami perubahan menjadi lebih efisien.² Perubahan teknologi transportasi tersebut membawa pengaruh terhadap mobilitas manusia.³

Upaya untuk bisa melakukan mobilitas secara lebih efisien terus dilakukan, yang salah satunya berdampak pada terciptanya pesawat terbang. Dunia penerbangan berkembang pesat di Eropa. Banyak negara-negara yang membuat lembaga pemerintahan yang secara khusus mengurus penerbangan, salah satunya adalah Belanda. Departemen Penerbangan Belanda diurus oleh Maskapai Penerbangan Kerajaan Belanda yang bernama *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (KLM).⁴

Hindia Belanda selaku negara koloni turut menerima dampak berkembangnya penerbangan dari negara induk. Pesawat terbang merupakan bagian dari moda transportasi baru yang diperkenalkan kepada masyarakat, dibandingkan dengan moda lain yang telah ada sebelumnya.

¹ Mahasiswa Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.

² James L. Outman dan Elisabeth M. Outman, *Industrial Revolution Almanac*, (Farmington Hills: U•X•L, 2003), hlm. ix-7.

³ Anonim, *Mobility and Transport Technologies, The Third Transport Research Programme of the German Federal Government*, (Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology (BMWi), 2008), hlm. 5.

⁴ J. Stroomberg, *Hindia Belanda 1930*, (Yogyakarta: IRCiSoD, 2018), hlm. 421.

Pemerintah kolonial memiliki keterlibatan secara signifikan terhadap perkembangan pesawat terbang, sehingga persoalan penerbangan sipil komersial di Hindia Belanda menjadi urusan KNILM. Hal itu dibuktikan dengan mampu bertahannya KNILM saat terjadi Krisis Malaise di seluruh dunia, bahkan penerbangan sipil di Hindia Belanda menjadi populer dan berkembang pesat. Sementara beberapa industri aviasi lain di dunia terkena dampak terjadinya Krisis Malaise.⁵

Berdasarkan paparan di atas, terdapat hal yang bisa ditelusuri lebih lanjut mengenai penerimaan masyarakat terhadap penerbangan dan perubahan sosial akibat keberadaan KNILM di Hindia Belanda. Di sisi lain, sejarah penerbangan di Indonesia masih luas untuk dapat dilakukan penelitian. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut: 1) Apa latar belakang terbentuknya KNILM sebagai maskapai penerbangan sipil komersial di Hindia Belanda?; 2) Bagaimana manajemen dan pengelolaan KNILM di Hindia Belanda tahun 1928–1942?; dan 3) Bagaimana dampak sosial KNILM terhadap masyarakat sipil di Hindia Belanda tahun 1928–1942?

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan dokumen tertulis, baik arsip maupun surat kabar sezaman serta memakai sumber tertulis primer dan sekunder. Arsip yang digunakan adalah Koleksi Arsip Departemen van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), Nomor Inventaris 2676, 2699, dan 2701. Selain itu, penulis menggunakan Arsip Anggaran Dasar KNILM dari *Delpher*. Surat kabar sezaman yang digunakan adalah koleksi

Delpher antara lain *Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië*, *Bataviaasch Nieuwsblad*, *Christelijk sociaal dagblad voor Nederland De Amsterdammer*, *De Locomotief*, *De Standaard*, *De Sumatra Post*, *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad*, *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, *Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad*, *KNILM-nieuws*, *KNILM Timetable*, *Limburger Koerir*, *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, *Rotterdamsch Nieuwsblad*, dan *Soerabaijasch Handelsblad*.

Penelitian ini melalui proses verifikasi berupa autentisitas (kritik eksternal), yaitu memastikan kondisi fisik sumber yang digunakan benar-benar menunjukkan berasal pada zaman yang sesuai dengan topik penelitian. Selanjutnya dilakukan verifikasi kredibilitas (kritik internal) dengan memastikan bahwa sumber yang didapatkan merupakan sumber resmi yang dikeluarkan oleh KNILM dan *Departemen van Verkeer en Waterstaat* serta disimpan oleh ANRI sebagai instansi penyimpanan arsip terpercaya. Selain itu, koleksi *Delpher* juga merupakan dokumen dan surat kabar sezaman dengan topik penelitian ini.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Transportasi udara di Hindia Belanda pertama kali diurus oleh Departemen Penerbangan Militer yang didirikan pada tahun 1914. Pesawat terbang pada fase awal di Hindia Belanda berfungsi sebagai olahraga (hobi) dan militer. Terjadinya perang dunia menyebabkan fungsinya lebih dominan sebagai bagian pertahanan dalam kemiliteran. Namun, fungsi tersebut mulai berkembang pada usaha-usaha yang berkaitan dengan kegiatan sipil (nonmiliter).⁶

⁵ Dewik Untarawati dan Yuda Benharry Tangkulisian, "Civil Aviation in the Netherlands East Indies during the Great Depression, 1928–1934", *International Journal of Engineering & Technology*, Vol. 7, No. 4.28, 2018, hlm. 115–120.

⁶ M. van Haselen, *Jejak Langkah Penerbangan di Nusantara, Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914–1939*, (Jakarta: Aerospace Centre of Indonesia (APCI), 2005), hlm. 80.

Emile Enthoven (Komisaris *Deli Maatschappij*) dan Presiden *Nederlandsch Handel Maatschappij* (NHM), Dr. Cornelis Johannes Karen van Aalst, merasa bahwa pembentukan maskapai penerbangan sipil independen di Hindia Belanda sangat penting untuk mempermudah koneksi interinsuler yang lebih cepat. Di samping itu, layanan penerbangan sipil yang berada di bawah Divisi Penerbangan Militer dinilai mahal. Keduanya mengajak perusahaan besar dan badan-badan usaha lainnya untuk merealisasikan rencana tersebut. Ajakan mereka mendapatkan dukungan dari 32 berbagai lini dalam dunia bisnis yang bergabung, di antaranya perusahaan perkebunan, perbankan, perkapalan, pertambangan, industri, dan perdagangan.⁷

Maskapai penerbangan sipil untuk Hindia Belanda berhasil didirikan pada tanggal 1 Juli 1928 dengan tercatat resmi oleh Notaris F. H. Van den Helm di Amsterdam. Pemerintah Hindia Belanda mengesahkan pendirian maskapai penerbangan sipil komersial pada tanggal 16 Juli 1928. Maskapai penerbangan ini secara resmi bernama *Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* yang memiliki kantor terdaftar di Amsterdam dan Batavia. Mengenai urusan administrasi dan bisnis dijalankan penuh di Batavia.⁸

Pada tanggal 13 Oktober 1928, Ratu Belanda memberikan predikat "*Koninklijke*" kepada maskapai.⁹ Hal itu menandakan peralihan status dari perusahaan swasta menjadi perusahaan milik kerajaan.¹⁰ Pada

tanggal 15 Oktober 1928, status tersebut diresmikan dengan pengubahan nama maskapai menjadi *Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij*. Pada tanggal 1 November 1928, dilakukan peresmian layanan operasional maskapai untuk pertama kalinya di Hindia Belanda.¹¹

Proses terbentuknya KNILM pada kurun waktu 1927–1928 menjadi keberhasilan penting bagi Belanda dalam dunia penerbangan di daerah koloninya. KNILM mencakup kemungkinan pembentukan hubungan udara reguler antara negara induk Belanda dan Hindia Belanda melalui kerja sama dengan KLM selaku *zuster maatschappij* di Belanda.¹² Keberadaan KNILM juga menjadi harapan pemerintah perihal perbaikan tatanan di wilayah kolonial Hindia Belanda. Latar belakang utama pendirian maskapai di Hindia Belanda bukanlah berkaitan dengan finansial, melainkan upaya untuk mengadakan layanan udara reguler yang bisa memperpendek jarak di Hindia Belanda.¹³

KNILM merupakan perusahaan saham gabungan milik kerajaan berada di bawah urusan *Departement van Verkeer en Waterstaat*. Pemerintah melalui departemen tersebut memiliki keterlibatan dan pengawasan terhadap penerbangan sipil, terutama dalam hal penyusunan peraturan hukum dan kerja sama dalam pembentukan peraturan penerbangan internasional. Terdapat wewenang

⁷ "Nederl. Indische Luchvaartmaastchappij", *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 17 Juli 1928.

⁸ F. H. van den Helm, Notaris, *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij, Naam en Zetel, Artikel 1*, (Amsterdam: Druk de Bussy, 1928), hlm. 3.

⁹ "Predicaat Koninklijke", *De Indische Courant*, 15 Oktober 1928. Lihat juga "De Nederl. Indische Luchtvaart Mij.", *Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad*, 14 Oktober 1928.

¹⁰ W. L. Groeneveld Meijer, "De Koninklijke Nederlandsch-Indische Vereeniging voor

Luchtvaart", *25 Jaar Luchtvaart in Nederland*, (Amsterdam: A. J. G. Strengholt, 1931), hlm. 70.

¹¹ "Luchtlijnen in Oost-Indië: de Officieele Opening", *Limburger Koerir*, 2 November 1928.

¹² "Indische Begroting: Memorie van Antwoord, De leiding der Koloniale Politiek", *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad*, 11 Desember 1928.

¹³ "De Postvluchten naar Indie: Groote Belangstelling op Schiphol", *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 13 September 1928.

pemerintah lainnya meliputi pengorganisasian rute penerbangan, pengawasan desain dan lapangan terbang, penyebaran data yang relevan, serta pengawasan keselamatan lalu lintas udara.

14

Sejak awal KNILM beroperasi, maskapai telah menyediakan beberapa layanan bisnis yang umum dijalankan oleh maskapai sipil komersial di dunia, yakni berupa penerbangan penumpang, pengiriman barang (kargo), dan pengiriman pos udara. Pada layanan pertama dan kedua, maskapai memiliki kontak langsung. Sedangkan pada pengiriman pos udara, maskapai hanya menerima dari layanan pos dalam bentuk kolektif.¹⁵ Selama masa operasionalnya, KNILM melalui Layanan Teknis Foto telah melakukan berbagai proyek foto udara dan pemetaan. Dari semua itu, proyek terbesarnya adalah ekspedisi pemetaan untuk *Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij* di Pulau Papua. Penugasan ini merupakan proyek pemetaan terbesar di dunia pada saat itu. Secara keseluruhan selama tahun 1935–1937, KNILM telah memetakan bidang-bidang sebanyak 14.840.000 hektare.¹⁶

Selama masa operasionalnya, KNILM memiliki beberapa jenis pesawat operasional, yaitu 4 *Fokker FVIIb*, 2 *Fokker F XII*, 3 *Douglas DC 2*, 5 *Lockheed Super Electra*, dan 2 pesawat *Dragon Rapide*.¹⁷ KNILM juga telah melakukan berbagai hal untuk ekspansi maskapai meliputi pembangunan aset fisik maupun

penambahan layanan. Secara bertahap KNILM membangun lapangan terbang baru di berbagai lokasi dan melakukan penyesuaian rute maupun jadwal penerbangan.

Pada praktiknya, keberadaan KNILM di Hindia Belanda telah membawa manfaat bagi berbagai pihak. Maskapai berkontribusi terhadap koneksi udara antar wilayah di Hindia Belanda menjadi terbuka untuk masyarakat umum dan memberikan layanan transportasi yang cepat. KNILM pun memiliki andil dalam perkembangan informasi dan data berkaitan dengan wilayah Hindia Belanda melalui Layanan Teknis Foto yang dimilikinya.¹⁸

Sebagai sebuah teknologi baru, penerbangan sipil oleh KNILM sejak awal operasionalnya terbuka untuk bisa dinikmati oleh masyarakat sipil secara umum. Hal itu didukung dengan berbagai layanan KNILM yang menarik minat masyarakat untuk lebih mengenal dan merasakan teknologi pesawat terbang. Banyak orang dari beragam etnis dan profesi ingin merasakan sensasi yang ditawarkan oleh moda transportasi massal baru di Hindia Belanda ini.

Tabel 1. Jumlah Penumpang KNILM berdasarkan etnis

Tahun	Eropa	China	Pribumi
1929–1930	9.243	706	96
1935	9.322	375	32
1936	10.725	576	39
1937	13.354	677	38

Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), No. Inv. 2676, hlm. 2.

¹⁷ “Tien Vervlogen Jaren: De KNILM Jubileert”, *Christelijk sociaal dagblad voor Nederland De Amsterdammer*, 31 Oktober 1938.

¹⁸ H. P. Berlage Jr. *Vuur, Luht, Water, Aarde: 18 voordrachten voor de Nirom*, (Batavia: N. V. G. KOLFF & Co., 1936), hlm. 51.

¹⁴ C. H. F. van Haelten, “De Bemoeienissen van het Departement van Verkeer en Waterstaat met de Burgerluchtvaart”, *10 Vervlogen Jaren 1 November 1928–1938*, KNILM, (Batavia Centrum: Koninklijke Drukkerij de Unie, 1938), hlm. 69–70.

¹⁵ *Total Layanan KNILM 1929–1940*, Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), No. Inv. 2699.

¹⁶ *KNILM Jaarverslag 1937*, Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip

1938	14.281	741	117
------	--------	-----	-----

Sumber: Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970).

Berdasarkan tabel di atas, dominasi orang-orang Eropa dalam penerbangan penumpang menunjukkan bahwa mereka telah lebih awal mengenal dan terbiasa dengan penerbangan. Perjalanan mereka tidak hanya untuk keperluan bisnis, tetapi juga keperluan politik dan hobi dengan kuantitas yang seimbang.

Etnis China merupakan golongan paling banyak kedua setelah orang-orang Eropa dalam penggunaan penerbangan. Kondisi ini disebabkan oleh penerbangan yang berperan besar terhadap kebutuhan bisnis. Orang-orang China memanfaatkan keuntungan fasilitas yang ditawarkan oleh pesawat terbang untuk kegiatan perdagangan mereka.

Jumlah pribumi yang menggunakan layanan penerbangan KNILM tidak sebanyak orang-orang Eropa dan China. Saat itu, pesawat terbang yang masih tergolong transportasi mahal hanya bisa dijangkau oleh kalangan ekonomi menengah atas. Berbeda dengan orang-orang China yang menjalankan bisnis, mayoritas kalangan menengah atas pribumi merupakan bangsawan kerajaan/kesultanan dan para pegawai negeri atau yang berkaitan dengan pemerintahan dan politik.

Pada tahun 1938, jumlah penumpang pribumi meningkat tiga kali lipat daripada tahun sebelumnya.¹⁹ Kondisi tersebut dipengaruhi oleh perubahan aturan perjalanan bagi pejabat dan pegawai negeri yang makin mudah dan menjangkau kalangan menengah. Walaupun pada tabel

di atas hanya menampilkan data penumpang maskapai dari tiga etnis, namun pada faktanya maskapai juga memiliki penumpang dari etnis lainnya, seperti Jepang dan Arab. Penerbangan yang mereka lakukan didasari oleh beragam keperluan, seperti politik, bisnis, maupun wisata.

Secara faktual, ditunjukkannya daya tarik pesawat terbang oleh KNILM menghasilkan ketertarikan terhadap penerbangan dari segala usia. Generasi muda dengan rasa keingintahuan yang tinggi juga menunjukkan ketertarikan mereka tentang pesawat terbang. Hal tersebut yang menyebabkan banyak anak-anak memanfaatkan kesempatan ketika melakukan penerbangan wisata untuk mengetahui banyak hal tentang penerbangan.

KNILM melakukan banyak propaganda untuk kaum muda karena melihat potensi generasi tersebut akan terbiasa naik pesawat terbang, seperti halnya terhadap kereta api, mobil, atau kapal. Upaya KNILM bisa dikatakan berhasil karena terbukti dengan kesuksesan pertunjukan pesawat terbang yang diselenggarakan oleh KNILM dan *Sportvliegers* pada pagi hari Minggu, 21 Agustus 1938. Para pemuda telah dianggap “*Air-Minded*” dengan memiliki antusias besar terhadap penerbangan setelah melalui berbagai atraksi pesawat olahraga dan beberapa penerbangan bagi para peserta yang hadir.²⁰

Terdapat beragam profesi yang turut memiliki andil dalam perkembangan penerbangan. Profesi utama adalah dari kalangan pebisnis dan pedagang sebagai golongan yang berinisiatif atas pembentukan maskapai penerbangan. Mereka pun golongan yang paling sering menggunakan layanan maskapai dan selalu

¹⁹ *Maandstatistiek Over December 1938*, Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), No. Inv. 2701, hlm. 1.

²⁰ “Batavia's Jeugd Wordt ‘Air-Minded’: KNILM samen met Sportvliegers in Actie”, *Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië*, 23 Agustus 1938.

hadir ketika ada peresmian rute baru KNILM.²¹ Lalu terdapat pejabat pemerintah dan pegawai negeri yang turut antusias terhadap penerbangan. Mereka mendapatkan keringanan dalam melakukan penerbangan.²² Selain itu, kaum pelajar pun memiliki rasa ketertarikan tinggi terhadap pesawat terbang. Rombongan dari berbagai sekolah sering kali melakukan kunjungan ke lapangan terbang milik KNILM untuk belajar lebih dalam mengenai pesawat terbang.²³

KNILM sering melakukan penerbangan yang memiliki kepentingan khusus sebagai tujuan untuk mempropagandakan penerbangan oleh maskapai ataupun bentuk penghormatan pada penumpang tertentu yang dianggap sebagai tokoh penting oleh maskapai dan/atau pemerintah. Salah satu contohnya ketika KNILM melakukan penerbangan wisata bagi para peserta Kongres Ilmu Pengetahuan Pasifik ke-4 di Pulau Jawa yang diikuti oleh lebih dari 250 orang anggota dan peserta dari luar negeri.²⁴

Pengalaman autentik penumpang pada penerbangan menjadi cara lain bagi KNILM dalam mempromosikan kepada masyarakat secara gratis. Kesan personal dalam menggunakan pesawat terbang kemudian berdampak secara kolektif dengan banyak orang yang penasaran untuk merasakan sensasi melakukan penerbangan karena kesan tersendiri saat menggunakan pesawat terbang bisa diceritakan kepada orang lain. Kesan khusus saat melakukan penerbangan juga bisa membuat seseorang untuk kembali menggunakan pesawat terbang pada kesempatan berikutnya.²⁵

²¹ "De KNILM en de Eendaagsche", *Soerabaijasch Handelsblad*, 2 November 1929.

²² "Lucht-Verkeer in Nederlandsch-Indië: Is Subsidie hiervoor Gerechvaardigd", *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 12 Mei 1933.

²³ "De KNILM in Augustus", *Bataviaasch Nieuwsblad*, 13 September 1929.

Layanan penerbangan untuk para pemimpin negara atau tokoh politik pun sering dilakukan KNILM, yang di antaranya oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang berkuasa pada masanya, Gubernur Selandia Baru, Konsul Jenderal Inggris di Batavia, Gubernur Selat, Raja dan Ratu Siam, Putra Mahkota dan Putri Mahkota Belgia, Gubernur Jenderal Filipina, Susuhunan Surakarta, Sultan Yogyakarta, Sultan Deli, serta Sultan Langkat.²⁶ Beberapa tokoh seniman pun pernah menggunakan layanan penerbangan KNILM, seperti Grup Tonil Jan Musch; Douglas Fairbanks, seorang aktor film terkenal; Charles Spenser (Charlie) Chaplin, Lady Ashley; serta pemain biola terkenal Jascha Heifetz yang melakukan tur di Hindia Belanda. Penerbangan lainnya oleh seorang jurnalis terkenal asal Amerika, H.R. Ekins, yang mencarter pesawat Douglas Batavia–Manila sebagai bagian dari tur dunianya yang terkenal. Demikian juga pebisnis terkenal Ketua Grup Marsman yang mencarter Douglas KNILM ke Manila untuk mengefisiensikan waktu.

KNILM sebagai maskapai penerbangan yang beroperasi di Hindia Belanda turut membawa dampak bagi pribumi. Manajemen KNILM menyadari akan adanya hal tersebut, sehingga mereka mengatur personel maskapai dengan jumlah dan tugas yang sesuai. Jumlah keseluruhan personel KNILM adalah ± 300 dengan $\frac{2}{3}$ dari keseluruhan merupakan orang pribumi. Banyak staf pribumi terutama

²⁴ Marquis Tokugawa, 2006, *Perjalanan Menoedjoe Djawa* (terjemahan Ririn A. dan Apriyani I.), Bandung: Penerbit ITB, hlm. 126–128.

²⁵ "Zijn Vijftigste Luchtreis", *Bataviaasch Nieuwsblad*, 16 Juli 1929.

²⁶ KNILM, *10 Vervlogen Jaren 1 November 1928–1938*, KNILM, (Batavia Centrum: Koninklijke Drukkerij de Unie, 1938).

yang ditempatkan pada Layanan Teknis KNILM.²⁷

Keberadaan pribumi sebagai bagian dari maskapai tidak hanya berada pada staf Layanan Teknis. Jauh sebelum ada perekrutan massal, pada masa awal pembentukan maskapai, sudah terdapat orang pribumi yang berperan sebagai bagian administrasi KNILM, yaitu Mohamed Djamro. Ia berperan sebagai juru tulis sejak pertama kali maskapai terbentuk. Pengangkatannya menjadi staf di kantor administrasi maskapai bersamaan dengan orang-orang Belanda yang masuk jajaran pejabat tinggi Manajemen KNILM.

Pelibatan pribumi sebagai pegawai KNILM, terutama sebagai staf Layanan Teknis ditujukan untuk penghematan anggaran daripada menggunakan tenaga orang Belanda sepenuhnya. Peran lain masyarakat pribumi yang tidak berkaitan dengan operasional, namun masih berhubungan dengan kegiatan KNILM, yaitu dalam setiap peresmian lapangan terbang atau rute penerbangan baru. Di sisi lain, terdapat peningkatan jumlah masyarakat pribumi dalam penggunaan layanan penerbangan KNILM. Pribumi pun pernah menggunakan layanan penerbangan khusus milik maskapai.²⁸

Keberadaan KNILM juga turut berperan pada kebiasaan berwisata dan perkembangan pariwisata di Hindia Belanda. Pengenalan pesawat terbang sebagai transportasi massal baru yang terbuka untuk umum turut meramaikan kegiatan pariwisata di Hindia Belanda. Fasilitas yang tidak ditawarkan oleh moda transportasi lain menarik minat masyarakat secara umum dan secara khusus bagi mereka yang memiliki hobi berwisata untuk merasakan sensasi lain dalam pengalaman perjalanan.

²⁷ "Tien Vervlogen Jaren: De KNILM Jubileert", *De Standaard*, 31 Oktober 1938.

²⁸ *KNILM-nieuws*, 15 September 1939, No. 9, hlm. 1.

KNILM memulai operasional regulernya dengan menjamin keamanan perjalanan bagi penumpang. Maskapai tidak akan memulai rute penerbangannya sebelum yakin bahwa perjalanan dapat diselesaikan dengan aman sepenuhnya. KNILM memiliki moto untuk selalu mengutamakan keselamatan. Selain itu, kecepatan juga menjadi moto lain yang digunakan untuk penerbangannya.

Keberhasilan KNILM dalam menjalankan penerbangan sipil di Hindia Belanda menjadikan propaganda "*Touring the Tropics*" sebagai promosi unggulan yang ditawarkan kepada masyarakat. Maskapai memberikan penawaran kepada masyarakat untuk dapat melihat pemandangan wilayah Hindia Belanda dari atas melalui jendela pesawat terbang di sepanjang rute yang dilaluinya dalam penerbangan reguler. Pelancong yang melakukan perjalanan wisatanya secara individual atau dalam jumlah kecil ke lokasi tertentu dapat menggunakan layanan penerbangan reguler.

Penawaran pun terwujud dalam penerbangan wisata melalui layanan penerbangan khusus yang bisa dipesan terlebih dahulu. Masyarakat yang ingin berwisata di suatu tempat dalam rombongan bisa menyewa layanan penerbangan wisata milik maskapai. Penerbangan wisata yang dilakukan maskapai untuk pertama kalinya terjadi pada bulan Januari 1929, ketika maskapai mendapatkan kabar aktivitas Gunung Anak Krakatau.²⁹

Layanan penerbangan wisata yang dilakukan oleh KNILM terus mengalami peningkatan daripada awal-awal tahun operasionalnya. Pada kurun tahun 1929–1930, maskapai telah melayani sebanyak 334 penerbangan wisata. Jumlah tersebut

²⁹ "Per Vliegtuig naar den Krakatau", *Bataviaasch Nieuwsblad*, 22 Januari 1929.

meningkat hampir sepuluh kali lipat menjadi 3.277 layanan penerbangan wisata selama tahun 1937.³⁰ Pada perkembangannya, pemerintah turut mendorong aktif penerbangan menggunakan pesawat terbang KNILM. Semua pegawai negeri pada akhirnya diperbolehkan melakukan perjalanan dinas menggunakan pesawat terbang tanpa perlu melapor terlebih dahulu kepada Kantor Layanan Perjalanan.³¹

Maskapai selalu berupaya untuk menarik masyarakat agar menggunakan layanan penerbangan dan sering melakukan perjalanan udara dengan pesawat terbang. Upaya tersebut terwujud dengan makin berkurangnya tarif penerbangan di setiap rute layanan reguler maupun wisata maskapai. Upaya lain yang dilakukan oleh maskapai adalah dengan memberikan diskon untuk penumpang reguler yang telah menggunakan layanan KNILM dengan nilai tertentu. Diskon tersebut dalam bentuk jaminan untuk pengurangan tarif tiket kepulangan.³²

Bentuk dukungan maskapai dalam promosi pariwisata pun turut menyediakan layanan transportasi dari bandara menuju hotel atau tempat penginapan dan sebaliknya. KNILM memiliki kerja sama dengan hotel-hotel yang berdekatan dengan beberapa destinasi wisata terkenal di Hindia Belanda, seperti Candi Borobudur sebagai salah satu destinasi unggulan yang selalu ditawarkan oleh maskapai dalam rangkaian propaganda "*Touring the Tropics*".³³ Bentuk promosi pun seringkali dilakukan melalui selebaran dan buku

panduan yang disebarakan ke setiap agen penjualan tiket KNILM yang berisi propaganda wisata menikmati langit tropis. Promosi tersebut tidak hanya ditujukan untuk wilayah Selat saja, namun juga untuk Eropa dan Amerika. Publisitas propaganda oleh maskapai juga diterbitkan menjadi beberapa versi bahasa, di antaranya bahasa Belanda, Inggris, dan Melayu.³⁴ Maskapai pun beberapa kali mengirimkan properti khusus yang identik dengan wilayah-wilayah di Hindia Belanda untuk promosi wisata.³⁵

Pada kurun tahun 1940–1942, keberadaan KNILM dipengaruhi oleh kondisi politik dunia yang terjadi. Pecahnya Perang Dunia II di Eropa membuat Belanda berhasil dikuasai pada bulan Mei 1940. Operasional KNILM berlangsung sampai tahun 1941, meskipun terbatas untuk wilayah Hindia Belanda dan Australia. Kondisi operasional KNILM mulai berubah ketika Jepang mulai melakukan invasi ke Hindia Belanda. Serangan Jepang terus dilakukan di berbagai wilayah Hindia Belanda yang berdampak pada armada pesawat, lapangan terbang, dan kantor milik KNILM. Peristiwa yang akhirnya membuat seluruh operasional maskapai berhenti ketika Lapangan Terbang Kemayoran sebagai hanggar utamanya diserang oleh pesawat pasukan Jepang. Penerbangan terakhir oleh pesawat KNILM di Hindia Belanda dilakukan pada tanggal 7 Maret 1942 untuk mengevakuasi Gubernur

³⁰ *KNILM Jaarverslag 1937*, Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), No. Inv. 2676, hlm. 1.

³¹ "Reizen per KNILM: Ook door Subalterne Ambtenaren", *De Sumatra Post*, 12 Desember 1939.

³² "Rabate to Regular Supporters of the KNILM", *KNILM Timetable*, 5 November 1935, No. 1, hlm. 3–4.

³³ "Naar de Boroboedoe per KNILM", *De Locomotief*, 6 September 1929.

³⁴ *Verslag Publiciteit in Propaganda Januari 1938*, Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia, Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970), No. Inv. 2676, hlm. 1.

³⁵ *Maandstatistiek Over December 1938*, *op.cit.*, hlm. 5.

Jenderal Hubertus Johannes van Mook dari Bandung menuju Australia.³⁶

D. Penutup

Pembentukan KNILM sebagai maskapai penerbangan sipil di Hindia Belanda merupakan inisiasi pebisnis yang mendapatkan dukungan dari pemerintah. Keberadannya merupakan upaya untuk mengintegrasikan wilayah di Hindia Belanda dan menjadi bukti kemampuan Belanda dalam membangun wilayah koloninya. Selama masa operasionalnya, KNILM telah menjalankan berbagai layanan seperti penerbangan penumpang, kargo udara, pos udara, dan penerbangan khusus lainnya. Maskapai pun telah melakukan ekspansi berupa jadwal layanan maupun infrastruktur penerbangan. Keberadaan KNILM mendapatkan penerimaan yang baik dari berbagai pihak, termasuk dari pemerintah dan masyarakat Hindia Belanda. KNILM pun memengaruhi terjadinya perubahan sosial di Hindia Belanda dengan perannya sebagai pembawa pesawat terbang yang merupakan teknologi transportasi baru yang bisa dirasakan oleh semua kalangan.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- ANRI. *Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970)*. No. Inv. 2676.
- ANRI. *Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970)*. No. Inv. 2699.
- ANRI. *Inventaris Arsip Departement van Verkeer en Waterstaat: seri Grote Bundel (1814) 1934–1942 (1970)*. No. Inv. 2701.
- Helm, F. H. Van den. Notaris. 1928. *Statuten van de Naamlouze Vennootschap Nederlandsch-Indische Luchtvaart*

Maatschappij. Amsterdam: Druk de Bussy.

Buku

- Anonim. 2008. *Mobility and Transport Technologies, The Third Transport Research Programme of the German Federal Government*. Berlin: Federal Ministry of Economics and Technology (BMWi).
- Dwi Adi Wicaksono. 2018. *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928–1962*. Bangkalan: Terang Mentari.
- Haselen, M. Van. 2005. *Jejak Langkah Penerbangan di Nusantara, Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914–1939*. Koesnadi Kardi, editor. Jakarta: Aerospace Centre of Indonesia (APCI).
- Jr., H. P. Berlage. Vuur. 1936. *Luht, Water, Aarde: 18 voordrachten voor de Nirom*. Batavia: N. V. G. KOLFF & Co.
- KNILM. 1938. *10 Vervlogen Jaren 1 November 1928–1938*. Batavia Centrum: Koninklijke Drukkerij de Unie.
- Kuntowijoyo. 2018. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana.
- Outman, James L. Dan Elisabeth M. Outman. 2003. *Industrial Revolution Almanac*. Farmington Hills: U•X•L.
- Stroomberg, J. 2018. *Hindia Belanda 1930*. Heri Apriyanto, penerjemah. Yogyakarta: IRCiSoD.
- Tokugawa, Marquis. 2006. *Perdjalanan Menoedjoe Djawa*. Bandung: Penerbit ITB.
- W. L. Groeneveld Meijer. 1931. "De Koninklijke Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart". *25 Jaar Luchtvaart in Nederland*. Amsterdam: A. J. G. Strengholt.

³⁶ Dwi Adi Wicaksono, *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai*

Penerbangan Sipil Indonesia 1928–1962, (Bangkalan: Terang Mentari, 2018), hlm. 102–108.

Artikel

Dewik Untarawati dan Yuda Benharry Tangkulisan. 2018. "Civil Aviation in the Netherlands East Indies during the Great Depression, 1928–1934". *International Journal of Engineering & Technology*. Vol. 7. No. 4.28. Halaman 115–120.

Surat Kabar dan Majalah

Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. 23 Agustus 1938.

Bataviaasch Nieuwsblad. 22 Januari 1929.

Bataviaasch Nieuwsblad. 16 Juli 1929.

Bataviaasch Nieuwsblad. 13 September 1929.

Christelijk sociaal dagblad voor Nederland De Amsterdamer. 31 Oktober 1938.

De Locomotief. 6 September 1929.

De Standaard. 31 Oktober 1938.

De Sumatra Post. 12 Desember 1939.

De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad. 11 Desember 1928.

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. 12 Mei 1933.

Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad. 14 Oktober 1928.

KNILM-nieuws. 15 September 1939.

KNILM Timetable. 5 November 1935.

Limburger Koerier. 2 November 1928.

Nieuwe Rotterdamsche Courant. 17 Juli 1928.

Rotterdamsch Nieuwsblad, 13 September 1928.

Soerabaijasch Handelsblad. 2 November 1929.