

# DINAMIKA PERUSAHAAN PELAYARAN PERNIAGAAN *N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ* DI HINDIA BELANDA TAHUN 1930-1939

**Dwi Susanti**

Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember

[thesanti9421@gmail.com](mailto:thesanti9421@gmail.com)

## ABSTRACT

*This article examines the operational dynamics and business strategy of N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij in the Dutch East Indies during the period 1930-1939. This merchant shipping company played an important role in connecting the Dutch East Indies Islands, as well as in supporting the Dutch colonial economy. The questions to be answered here are (1) why N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij operated in the Dutch East Indies, (2) how did N.V. respond? Koninklijke Paketvaart Maatschappij towards the malaise crisis of 1930-1939, (3) what was the impact of the malaise crisis on the sustainability of N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij 1930-1939. The theoretical basis used is Emile Durkheim's functional structural theory. The research method used is a historical method according to Kuntowijoyo, starting with topic selection, heuristics, source criticism, verification, interpretation and historiography. In the 1930s, N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij faced various challenges, including the impact of the global economic depression. Through a study of archival documents, annual reports, and secondary literature, this research found that N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij was able to survive and adapt through route diversification and support from the colonial government. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij expanded its route network to cover more ports in the Dutch East Indies and the surrounding region, as well as international routes. This diversification helps N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij reduces dependence on certain routes and expands market share. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij maintained close relations with the Dutch colonial government to obtain financial support and favorable regulations.*

**Keywords:** *Dutch East Indies; N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij; Merchant Shipping Company.*

## PENDAHULUAN

Pada tahun 1850, kondisi angkutan laut di Hindia Belanda sangat terbatas dengan hanya dua kapal uap yang beroperasi di luar kapal-kapal milik negara. Pelayaran swasta antar wilayah hanya dilakukan oleh *schooners* atau sekunar-sekunar pantai. Pemerintah menggunakan kapal militer dan sekunar-sekunar untuk mengangkut pegawai, militer, pasukan, atau tahanan, dan

kadang melayani pihak swasta.<sup>1</sup> Dukungan finansial pemerintah memungkinkan kapal uap swasta untuk mulai mengambil peran penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah di Hindia Belanda. Kapal-kapal ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi bagi orang dan barang, tetapi juga memberikan layanan politik dan keamanan, yang memperkuat otoritas pemerintah di kawasan tersebut, dan dengan bertambahnya kapal uap, keamanan laut meningkat karena perompak menghindari konfrontasi. Keberadaan layanan kapal uap yang baik dan teratur di seluruh Hindia Belanda menjadi alat penting bagi pemerintah kolonial dalam menjaga stabilitas dan otoritas.<sup>2</sup>

Perjanjian antara pemerintah Hindia Belanda dan W. Cores de Vries pada tahun 1850 menandai awal dari layanan pelayaran terorganisir di Hindia Belanda. Pada 1852, perusahaan *Cores de Vries* didirikan di Rotterdam oleh W. Cores de Vries, Willem Ruys J.Dzn, dan Fop Smith. Pemerintah Hindia Belanda memberikan subsidi tahunan sebesar f 100.000 kepada *Cores de Vries* untuk rute pelayaran reguler.<sup>3</sup> Pada 1859, menjelang berakhirnya kontrak dengan *Cores de Vries*, lelang umum diadakan untuk operasional pelayaran, namun hanya satu penawar yang menetapkan persyaratan terlalu tinggi. Pemerintah merencanakan pendirian perusahaan pelayaran milik negara. *Cores de Vries* mengajukan penawaran baru yang menghasilkan kontrak lima tahun dengan subsidi tahunan sebesar f 500.000.<sup>4</sup>

Pada tahun 1863, pemerintah Hindia Belanda membuka lelang umum untuk layanan pelayaran selama 10 tahun, dengan peningkatan frekuensi layanan dan pengurangan biaya pengiriman. Kontrak diberikan kepada perusahaan Inggris, *Nederlandsche Indische Stoomvaart Maatschappij* (NISM), yang beroperasi dengan subsidi tahunan sebesar f 6,97 per mil geografis. *Nederlandsche Indische Stoomvaart Maatschappij* mengawali pelayaran di Hindia Belanda pada 1865 dengan 12 kapal dan mempertahankan monopoli selama 25 tahun, meskipun terjadi protes terhadap kontrak yang diberikan kepada pihak asing.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> M. G. de Boer, *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij Overdruk uit het Werk: Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart* (Amsterdam: Scheltema & Holkema's Boekhandel, 1922), hlm. 2.

<sup>2</sup> E. B. Kielstra, *Geregelde Stoomvaartdiensten in Nederlandsch-Indie* ('s-Gravenhage, Nederlandsche Vereeniging voor Economische Geographie, 1911), hlm. 5.

<sup>3</sup> M. G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Amsterdam: v.h. c. de Boer Jr. den helder, 1939), hlm. 62.

<sup>4</sup> Anonim, *Overeenkomst Tusschen het Gouvernement van Nederlandsch Indie en den W. Cores de Vries: Voor het in Werking Brengen en Onderhouden den Eener Geregelde Pakketvaart in den Indischen Archipel* (Batavia: W. Ogilvie, 1860), hlm. 8.

<sup>5</sup> J. H. Hummel, *Voordracht over de Bediening der Paketvaart in den Nederl. Indischen Archipel* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1913), hlm. 4.

Pada 1888, J. Boissevain, Willem Ruys, dan Tegelberg mengajukan kerjasama yang melahirkan undang-undang untuk mengoperasikan layanan pelayaran oleh perusahaan Belanda. Pada 1891, *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) mulai mengambil alih layanan pelayaran. Pemerintah memperpanjang kontrak dengan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* hingga 1 Januari 1925, dengan kewajiban mengoperasikan sekitar tiga puluh jalur secara teratur.<sup>6</sup> *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* menambah 62 kapal baru ke armadanya antara 1926 dan 1930, termasuk kapal motor untuk layanan internasional yaitu kapal motor seperti *Cremer* dan *Von Heutz* untuk layanan ke Cina, dan untuk Jalur Australia, kapal *Nieuw Holland* dan *Nieuw Zeeland*.<sup>7</sup> *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* menarik untuk diteliti karena memainkan peran penting dalam perkembangan ekonomi Hindia Belanda dan sebagai perusahaan pelayaran niaga terbesar di Hindia Belanda, *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* tidak hanya mengelola transportasi penumpang dan kargo antar-pulau, tetapi juga menjadi tulang punggung ekonomi kolonial Belanda dengan menghubungkan wilayah-wilayah terpencil dengan pusat perdagangan global.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan dalam latar belakang, maka penulis menyusun rumusan masalah sebagai berikut: (1). mengapa *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* beroperasi di Hindia Belanda., (2) bagaimana respons *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* terhadap krisis *malaise* tahun 1930-1939?., (3) Bagaimana dampak krisis *malaise* terhadap keberlangsungan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* tahun 1930-1939.

Tujuan dalam penelitian ini adalah (1) mengkaji lebih dalam mengenai latar belakang *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* beroperasi di Hindia Belanda, (2) mengungkap respons *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* terhadap krisis *malaise* tahun 1930-1939, (3) melakukan analisis tentang dampak krisis *malaise* terhadap keberlangsungan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* tahun 1930-1939. Manfaat penelitian yang diharapkan adalah penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi para peneliti lain yang tertarik untuk menulis tentang moda transportasi di Hindia Belanda, terutama pada periode krisis *malaise*. Penelitian ini tidak hanya memperkaya literatur tentang Sejarah Perusahaan

---

<sup>6</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst Met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Betreffende Het Onderhouden van Stoomvaartverbindingen In Nederlandsch-Indie Gedurende de Jaren 1916 tot en Met 1925* (Batavia: Landdrukkerij Papyrus, 1916), hlm. 8.

<sup>7</sup> H. A. de Jong; *et al.*, “75 Jaar Paketvaart” dalam *De Uitlaat*, No. 18, 1965, hlm. 4.

yang ada, tetapi juga membuka peluang bagi penelitian lebih lanjut di bidang yang sama dan penulisan ini dapat menjadi referensi atau rujukan pada instansi pemerintah dalam penyusunan kebijakan terutama terkait persoalan perusahaan pelayaran.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan dan menganalisis data dari berbagai sumber literatur atau dokumen yang relevan. Metode sejarah ini penting untuk memahami peristiwa atau fenomena masa lalu dalam konteks yang lebih mendalam. Proses penulisan sejarah menurut Kuntowijoyo melibatkan beberapa tahapan: pemilihan topik, heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber (verifikasi), analisis dan interpretasi, serta penulisan sejarah.<sup>8</sup> Pemilihan topik harus mempertimbangkan kedekatan emosional dan intelektual, dalam hal ini, topik tentang perusahaan pelayaran di Hindia Belanda dianggap unik dan menarik. Heuristik melibatkan pencarian sumber primer dan sekunder yang relevan, seperti arsip, dokumen, surat kabar, dan literatur sekunder. Sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini termasuk dokumen-dokumen resmi dan surat kabar masa Hindia Belanda. Adapun sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Indische Verslag, Regeerings Almanak voor Nederlandsche Indie, Koninklijke Paaketvaart-Maatschappij Overdruk uit het Werk: Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart tahun 1922, The Koninklijke Paketvaart Maatschappij tahun 1924, Overeenkomst met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Betreffende het Onderhouden van Stroomvaartverbindingen in Nederlndsche-Indie Gedurende de Jaren 1916 tot en met 1925), Voorwaarden van de Overeenkomst Voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel* yang diterbitkan tahun 1890. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company): Royal Mail Services Under Contract with the Netherlands India Goverment, Between The Principal Ports In Netherlands India Archipelago, Singapore, Penang and Australia* yang diterbitkan tahun 1915, serta surat kabar masa Hindia Belanda antara lain *Algemeen Handelsblad: Voor Nederlandsch-Indie, Arnhemsche Courant, Bataviaasch Handelsblad, Bataviaasch Nieuwsblad, De Blitse Grift, De Uitlaat, De Locomotief, De Telegraaf: Het Meest Verspreide Grootte Dagblad, Deli Courant, Het Nieuws van Den Dag voor Nederlandsch Indie, Nederlandsche Staatscourant, Nieuwe Amsterdamsche Courant:*

---

<sup>8</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 69.

*Algemeen Handelsblad, Nieuwe Amsterdamsche Courant: Algemeen Handelsblad, Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbosch.e Courant, Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant, Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant, Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant.* Kritik sumber memastikan keaslian dan kredibilitas data yang diperoleh. Interpretasi melibatkan analisis logis dan selektif dari data yang dihubungkan secara kronologis untuk mendukung narasi sejarah yang masuk akal. Penulisan sejarah atau historiografi merekonstruksi peristiwa masa lalu dalam bentuk tulisan yang kronologis.<sup>9</sup>

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pendirian N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij**

Pendirian *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) merupakan hasil dari visi dan kolaborasi tiga tokoh penting: Jan Boissevain, Petrus Emilius Tegelberg, dan Willem Ruys.<sup>10</sup> Ketiganya membawa pengalaman dan keahlian luas dari industri pelayaran yang sangat vital dalam membentuk fondasi perusahaan. Pemerintah Hindia Belanda mengakui rekam jejak mengesankan mereka dan memberikan kontrak strategis, yang akhirnya menandai lahirnya *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* pada tahun 1888. Keputusan ini membawa keuntungan ekonomi bagi Belanda serta memastikan stabilitas dan pertumbuhan industri pelayaran di Hindia Belanda. Kolaborasi dan kepemimpinan dari Boissevain, Tegelberg, dan Ruys membuktikan bahwa penggabungan sumber daya dan keahlian dapat menciptakan perusahaan yang mampu bertahan dan berkembang di tengah tantangan ekonomi dan politik, menjadikan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* sebagai entitas penting dalam sejarah pelayaran dan perdagangan di wilayah tersebut.<sup>11</sup>

Proses pendirian *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* dimulai dengan kesepakatan antara pemerintah Hindia Belanda dan para pendiri. Pada 5 Juli 1888, kesepakatan ini disahkan di hadapan notaris di Batavia. Pemerintah Hindia Belanda menugaskan Boissevain, Ruys, dan Tegelberg untuk mengelola layanan paket di Kepulauan Hindia Belanda selama 15 tahun, mengharuskan mereka mendirikan sebuah perseroan terbatas dalam waktu 6

---

<sup>9</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 69.

<sup>10</sup> J. H. Hummel, *Voordracht over de Bediening der Paketvaart in den Nederl, Indischen Archipel* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1913), hlm. 5.

<sup>11</sup> J. H. Hummel, *Voordracht over de Bediening der Paketvaart in den Nederl, Indischen Archipel* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1913), hlm. 5.

bulan.<sup>12</sup> Nama *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* resmi didirikan di Amsterdam pada 4 September 1888, dengan simbol identitas berupa bendera perusahaan dengan dasar warna merah, bentuk belah ketupat putih di tengahnya, serta mahkota emas sebagai elemen pusat.<sup>13</sup> Modal awal perusahaan sebesar f 6.000.000 berasal dari penjualan saham kepada 33 investor, termasuk *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM), *Stoomvaart Maatschappij "Nederland"* (SMN), dan Wertheim en Gopertz.<sup>14</sup> *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* memiliki tujuan utama untuk mengoperasikan layanan kapal di Kepulauan Hindia Belanda, memperbaiki atau membangun fasilitas dok dan perbaikan kapal, serta menyediakan infrastruktur untuk bongkar muat kapal.<sup>15</sup> *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* mulai beroperasi pada 1 Januari 1891 dengan modal 28 kapal uap yaitu 13 kapal baru dan 15 kapal *Nederlandsche Indische Stoomvaart Maatschappij* yang telah diambil alih.<sup>16</sup>

Struktur organisasi *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* pada awal pendirian, terpusat pada Dewan Direksi yang terdiri dari tujuh anggota warga negara Belanda. Dewan Direksi berperan sebagai badan pengawas dan pengambil keputusan utama, bertanggung jawab atas pengelolaan operasional, kebijakan strategis, dan kepatuhan terhadap hukum. Para anggota Dewan Direksi diangkat melalui rapat umum pemegang saham, yang merupakan forum tertinggi dalam perusahaan untuk membahas dan mengambil keputusan penting.<sup>17</sup> Peran Komisaris Pemerintah sebagai pengawas independen dan strategis memastikan kepatuhan perusahaan terhadap regulasi pemerintah dan kepentingan nasional. Mereka memiliki akses ke semua rapat penting Dewan Direksi dan pemegang saham serta memainkan peran vital dalam menjaga transparansi dan akuntabilitas perusahaan.<sup>18</sup> Di Belanda, Administrator ditunjuk untuk mengelola operasional harian perusahaan di bawah pengawasan Dewan Direksi. Mereka

---

<sup>12</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwaarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel Gedurende de Jaren 1891 tot en met 1905* (Batavia: Ogilvie & Co., 1890), hlm. 1-2.

<sup>13</sup> Vereniging van Oud-employe's der KPM, "40183152.cdr" [online] <http://www.kpm1888.nl/PDF/Voorbeeld%20KPM%20vlag%20.pdf#search=%22vlag%22> diakses pada 09 Juli 2024.

<sup>14</sup> *De Standaard* "Advertentie", No. 5067, 17 September 1888, hlm. 4.

<sup>15</sup> *Statuten der Naamlooze Vennotschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij 1888*

<sup>16</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company): Royal Mail Services Under Contract With The Netherlands India Government, Between The Principal Ports In Netherlands India Archipelago, Singapore, Penang and Australia* (Amsterdam: Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1915), hlm. 9.

<sup>17</sup> *Nederlandsche Staats-Courant* "Naamlooze Vennotschappen", 26 Oktober 1888, hlm. 6.

<sup>18</sup> M. G. de Boer dan C. Westerman, *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1941), hlm. 463.

harus warga negara Belanda dan tempat tinggal di Belanda, menunjukkan kendali yang dipegang Belanda terhadap manajemen perusahaan. Di Hindia Belanda, Agen Utama dipercayakan untuk mengurus urusan perusahaan sehari-hari, dengan persetujuan Menteri Koloni. Mereka bertanggung jawab atas pelaksanaan perjanjian pengangkutan dan operasional di lapangan, memastikan efisiensi operasional dan kepatuhan terhadap kebijakan perusahaan.<sup>19</sup>

Perkembangan struktur organisasi dari tahun 1911 menunjukkan adaptasi terhadap skala dan kompleksitas yang semakin besar. Direksi yang baru dibentuk di Hindia Belanda mencerminkan transformasi dalam manajemen eksekutif, dengan fokus lebih besar pada strategi bisnis dan pengelolaan operasional yang terkoordinasi.<sup>20</sup> Perubahan ini mencerminkan pertumbuhan dan perluasan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* sebagai perusahaan maritim terkemuka di wilayah Asia Tenggara dan Asia Timur, dengan jaringan agen yang mendukung operasional yang luas dan kompleks.

Pembentukan rute pelayaran langsung mendukung tujuan utama *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* untuk memfasilitasi perdagangan dan integrasi ekonomi di wilayah kolonial, dengan menyediakan layanan reguler yang disubsidi, perusahaan ini tidak hanya menghubungkan pulau-pulau utama seperti Jawa, Sumatra, dan Kalimantan, tetapi juga memperluas jangkauan ke Australia dan Siam.<sup>21</sup> Hal ini menunjukkan komitmen untuk mengembangkan pasar baru dan menjaga keberlanjutan operasional.

Pada 1891 hingga 1905 *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* mengoperasikan jalur berjumlah 13 jalur.<sup>22</sup> Pelayaran ini memainkan peran penting dalam mendukung konektivitas antar-pulau dan antar-kota di wilayah kolonial tersebut. Jalur yang dioperasikan terdiri dari berbagai layanan dengan frekuensi berbeda-beda, mencakup rute dari Batavia (Tandjong Priok) ke berbagai tujuan seperti Singapore, Padang, Makassar, Amboina, dan rute lainnya yang menyusuri pesisir dan pulau-pulau utama di Hindia Belanda.<sup>23</sup> Jaringan pelayaran

---

<sup>19</sup> M. G. de Boer dan C. Westerman, *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1941), hlm. 463.

<sup>20</sup> Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1911* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1912), hlm. 2.

<sup>21</sup> M. G. de Boer dan C. Westerman, *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam: J. H. de Bussy, 1941), hlm. 75.

<sup>22</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel Gedurende de Jaren 1891 tot en met 1905* (Batavia: Ogilvie & Co., 1890), hlm. 2-6.

<sup>23</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel Gedurende de Jaren 1891 tot en met 1905* (Batavia: Ogilvie & Co., 1890), hlm. 2-6.

*N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* sangat luas dan terstruktur dengan baik, menjangkau pelabuhan utama serta lokasi strategis lainnya di wilayah Hindia Belanda. Hal ini memfasilitasi tidak hanya transportasi penumpang, tetapi juga pengangkutan barang, termasuk komoditas penting seperti batu bara dan hasil bumi lainnya.<sup>24</sup> Frekuensi layanan yang berbeda menunjukkan tingkat aktivitas dan permintaan yang beragam dari berbagai pelabuhan dan kota di Hindia Belanda. Layanan yang lebih sering seperti setiap 14 hari sekali atau seminggu sekali menunjukkan hubungan yang intens antara pusat administrasi kolonial seperti Batavia dan Soerabaja dengan pelabuhan-pelabuhan perantauan dan perdagangan di seluruh wilayah.<sup>25</sup> perubahan signifikan dalam strategi operasional perusahaan ini di Hindia Belanda.

Jalur pelayaran periode 1910-1915 menunjukkan konsolidasi dan penyesuaian dalam jaringan pelayaran *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij*. Beberapa layanan yang telah dicabut menandai respons terhadap perubahan regulasi pemerintah atau pergeseran strategis perusahaan. Rute-rute utama seperti layanan dari Batavia ke Sabang, layanan dari Padang ke Goenoeng Sitoli, dan layanan dari Soerabaja ke Samarinda tetap menjadi fokus utama dengan frekuensi pelayaran yang terjadwal secara teratur. Perubahan yang signifikan terlihat pada fokus yang lebih spesifik pada konektivitas antar-pulau yang strategis, seperti rute ke timur Sumatra dan Kalimantan.<sup>26</sup> Perbandingan dengan jalur pelayaran sebelumnya menunjukkan evolusi strategis *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* dari periode yang lebih awal hingga periode selanjutnya, di mana perusahaan ini beradaptasi dengan perubahan kondisi politik, ekonomi, dan regulasi di Hindia Belanda. Konsentrasi pada rute-rute yang lebih menguntungkan secara komersial dan efisiensi operasional menjadi kunci dalam menjaga posisi *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* sebagai penyedia layanan pelayaran utama di wilayah kolonial tersebut.

---

<sup>24</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel Gedurende de Jaren 1891 tot en met 1905* (Batavia: Ogilvie & Co., 1890), hlm. 2-6.

<sup>25</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch Indischen Archipel Gedurende de Jaren 1891 tot en met 1905* (Batavia: Ogilvie & Co., 1890), hlm. 2-6.

<sup>26</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch-Indischen Archipel* (Batavia: Drukkerij Papyrus, 1910), hlm. 1-5.

Jalur pelayaran tahun 1916-1925 menunjukkan perluasan dan diversifikasi layanan yang disediakan perusahaan pada periode tersebut.<sup>27</sup> Analisis jalur-jalur ini mengungkap beberapa pola dan kebijakan strategis perusahaan dalam menjangkau berbagai destinasi di Hindia Belanda dan sekitarnya. Terlihat bahwa ada peningkatan frekuensi layanan untuk beberapa jalur utama seperti dari Tandjoengpriok ke Sabang dan Tandjoengpriok ke Belawan-Deli, yang mencerminkan pentingnya konektivitas antara pelabuhan utama dengan titik-titik strategis lainnya. Adanya jalur-jalur yang menghubungkan Tandjoengpriok dan Makassar, serta Makassar dengan berbagai pulau di sekitarnya menunjukkan upaya *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* untuk memperluas cakupan geografisnya dan meningkatkan layanan ke wilayah-wilayah yang lebih terpencil.<sup>28</sup>

Beberapa jalur memiliki frekuensi yang lebih rendah, seperti jalur yang menghubungkan Makassar dengan Flores, menyoroti tantangan dalam menyediakan layanan reguler ke daerah yang mungkin memiliki permintaan lebih rendah atau sulit dijangkau. *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* tidak hanya fokus pada layanan utama antara pelabuhan besar, tetapi juga berusaha untuk menyediakan konektivitas yang luas dan beragam di wilayah Hindia Belanda, sesuai dengan kebutuhan ekonomi dan administratif.<sup>29</sup> Hal ini juga mencerminkan strategi perusahaan dalam memanfaatkan subsidi pemerintah untuk mendukung operasional jalur-jalur yang mungkin kurang menguntungkan secara komersial namun penting untuk integrasi dan pengembangan koloni Belanda di Hindia Timur. Total subsidi yang diterima oleh *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* per tahun adalah f 460.928.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Betreffende Het Onderhouden van Stoomvaartverbindingen In Nederlandsch-Indie Gedurende de Jaren 1916 tot en Met 1925* (Batavia: Landdrukkerij Papyrus, 1916), hlm. 2.

<sup>28</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Betreffende Het Onderhouden van Stoomvaartverbindingen In Nederlandsch-Indie Gedurende de Jaren 1916 tot en Met 1925* (Batavia: Landdrukkerij Papyrus, 1916), hlm. 4.

<sup>29</sup> Anonim, "Overzichtskaat van de verplicht door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij te bevaren verbindingen in Nederlandsch-Indie" [online] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KAARTEN\\_SGD\\_Overzichtskaat\\_van\\_de\\_verplicht\\_door\\_de\\_Koninklijke\\_Paketvaart\\_Maatschappij\\_te\\_bevaren\\_verbindingen\\_in\\_Nederlandsch-Indie.jpeg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KAARTEN_SGD_Overzichtskaat_van_de_verplicht_door_de_Koninklijke_Paketvaart_Maatschappij_te_bevaren_verbindingen_in_Nederlandsch-Indie.jpeg) diakses pada 12 Juli 2024

<sup>30</sup> "Verienging Paketvaart-Overeenkomst: Nota van bemerkingen op Ontwerp-Voorwaarden", Algemene Secretarie Grote Bundel: Besluit 1891-1942 No. 2048, Arsip Nasional Republik Indonesia.

### **Strategi Penyesuaian dan Adaptasi N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij**

Krisis *malaise* atau depresi ekonomi pada 1930 diawali di Amerika Serikat pada dekade sebelumnya sebagai akibat dari kehancuran mendadak bursa saham yang menghancurkan sistem kredit dunia, menjadi penyebab terjadinya depresi ekonomi.<sup>31</sup> Depresi ekonomi di Amerika dimulai dengan pendapatan yang tidak seimbang, pemusatan modal dan kurangnya prospek lanjutan dalam investasi produktif dan depresi ekonomi menyebar dari Amerika ke Eropa pada 1930.<sup>32</sup> Krisis *Malaise* memiliki dampak yang signifikan bagi Hindia Belanda. Selama krisis *malaise*, perekonomian Hindia Belanda mengalami situasi yang sangat kompleks. Banyak sektor usaha, seperti pertanian, perdagangan, dan industri, mengalami kemerosotan.<sup>33</sup> Hal ini memiliki dampak yang signifikan pada kehidupan sosial ekonomi penduduk Hindia Belanda.

Dampak krisis *malaise* mulai dirasakan di Hindia Belanda pada 1930. Berdasarkan data statistik yang diterbitkan oleh pemerintah Hindia Belanda melalui laporan tahunan Hindia Belanda atau *Indische Verslag* menunjukkan penurunan pendapatan nasional, penurunan nilai ekspor, penurunan harga komoditas ekspor apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya.<sup>34</sup> Komoditas-komoditas tersebut termasuk karet, kopi teh, kopra dan tembakau. Pada 1930 hasil ekspor produk hasil perkebunan pemerintah di Jawa mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, yaitu dari 3.141.356 ton menjadi 3.015.432 ton.<sup>35</sup>

N.V. KPM mengadopsi strategi diversifikasi layanan dan operasional serta bekerja sama dengan pemerintah Hindia Belanda untuk menghadapi krisis *Malaise*. Diversifikasi<sup>36</sup> layanan dan operasional adalah strategi yang diadopsi oleh perusahaan untuk memperluas

---

<sup>31</sup> Ben White; *et al.* *Dari Krisis ke Krisis: Masyarakat Indonesia Menghadapi Resesi Ekonomi Selama Abad ke-20* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2016), hlm. 22.

<sup>32</sup> Dietamat Rothermund, *Great Depression: Depresi ekonomi Amerika 1929-1939 dan Dampaknya Terhadap Kehancuran Ekonomi Dunia*, penerjemah Saut Pasaribu (Yogyakarta: Imperium, 2008), hlm. 79-80.

<sup>33</sup> Taufik Siswoyo, Yustina Sri Ekwandi dan Wakidi, “Pengaruh *Malaise* Terhadap Perkebunan Kolonial di Hindia Belanda Tahun 1930-1940” dalam *Jurnal Pesagi*, Vol. 5, Non. 9, 2017, Vol. 14, No. 1, hlm. 66.

<sup>34</sup> Pada 1929, pendapatan pemerintah sebesar f 525.800.000 sedangkan pada 1930 mengalami penurunan sebesar f 865.000.000 menjadi f 4.393.000.000. *Indisch Verslag 1931: Statistisch Jaaroverzicht van het Jaar 1930* (Batavia: Landsdrukkerij: 1931), hlm. 389.

<sup>35</sup> *Indisch Verslag 1931: Statistisch Jaaroverzicht van het Jaar 1930* (Batavia: Landsdrukkerij: 1931), hlm. 268.

<sup>36</sup> Diversifikasi dapat diartikan penganekaan usaha untuk menghindari ketergantungan pada ketunggalan kegiatan, produk, jasa, atau investasi dalam KBBI [online] <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/diversifikasi> diakses pada 10 Juli 2024.

jangkauan layanan dan operasinya dengan tujuan utama meningkatkan pendapatan, mengurangi risiko bisnis, dan memanfaatkan peluang pasar baru. Dalam menghadapi penurunan ekonomi global yang signifikan pada tahun 1930-an, N.V. KPM memperluas jangkauan rute pelayarannya, membuka rute-rute baru yang menghubungkan lebih banyak pulau dan wilayah di Hindia Belanda. Langkah ini bertujuan untuk meningkatkan volume penumpang dan kargo, serta memperkuat jaringan transportasi antar daerah. N.V. KPM berencana untuk membuka jalur pelayaran baru menuju Afrika Selatan untuk memperluas pasar dan meningkatkan akses langsung ke pasar-pasar di sana.<sup>37</sup> Layanan ini direncanakan akan dibuka pada pertengahan April 1931.<sup>38</sup> Langkah ini diambil untuk memenuhi kebutuhan akan konektivitas perdagangan antara Hindia Belanda dan Afrika Selatan, serta untuk memperluas pasar bagi produk-produk pertanian dan industri Hindia Belanda di Afrika.<sup>39</sup>

Jalur pelayaran baru ini akan membuka akses langsung antara Hindia Belanda dan Afrika Selatan, mengurangi ketergantungan pada rute pengiriman yang lebih panjang melalui Singapura, Aden, atau Port Said. Produk-produk budaya dan industri dari Hindia Belanda biasanya harus dikapalkan melalui rute yang tidak langsung seperti Singapura, Aden, dan terkadang Port-Said untuk mencapai pasar-pasar di Afrika Selatan karena tidak ada jalur langsung dari Jawa ke Afrika Selatan. N.V. KPM akan membuka jalur langsung dari Hong Kong melalui Saigon, Batavia, Mauritius, Réunion, Durban, dan Port Elizabeth menuju Cape Town untuk memenuhi kebutuhan ini.<sup>40</sup> Awalnya, layanan ini akan dibatasi menjadi koneksi tiga bulanan yang dioperasikan oleh kapal uap *Houtman* dari N.V. KPM dan jika jalur baru ini berhasil, akan diubah menjadi layanan bulanan dengan menggunakan dua kapal yang cukup besar. Pada perjalanan pertamanya ke Afrika Selatan, kapal uap *Houtman* tidak akan membawa banyak muatan, sehingga direncanakan untuk memungkinkan mengirimkan sampel produk perdagangan dan industri ke Afrika Selatan menggunakan kapal uap *Houtman* untuk mempermudah kontak dengan pasar-pasar di Afrika. Pada awalnya jalur ini direncanakan akan beroperasi dengan frekuensi tiga bulanan, dengan kapal uap *Houtman* dari N.V. KPM sebagai

---

<sup>37</sup> *Het Nieuws van Den Dag voor Nederlandsch Indie*, “KPM Lijn op Zuid-Afrika”, No. 66, 21 Maret 1931, hlm. 2.

<sup>38</sup> *De Telegraaf: Het Meest Verspreide Grootte Dagblad*, “Koninklijke Paketvaart Mij”, No. 14.560, 22 Maret 1931, hlm. 14.

<sup>39</sup> *De Telegraaf: Het Meest Verspreide Grootte Dagblad*, “Koninklijke Paketvaart Mij”, No. 14.560, 22 Maret 1931, hlm. 14.

<sup>40</sup> *De Locomotief: Derde Blad* “Opening van KPM Stoomvaartlijn op Zuid Afrika”, No. 70, 23 Maret 1931, hlm. 9.

pilihan transportasi. Jika jalur ini terbukti sukses, rencananya akan diubah menjadi layanan bulanan dengan penambahan dua kapal tambahan. Langkah ini juga memfasilitasi perdagangan kedua negara dan meningkatkan hubungan budaya antara Belanda dan Afrika Selatan. N.V. KPM juga akan bekerjasama dengan Holland-Afrika Maatschappij di Afrika Selatan untuk meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Belanda dan Afrika Selatan.<sup>41</sup>

Pada 1931 N.V. KPM membuat kesepakatan dengan pemerintah Hindia Belanda melalui *Groot Archipel Contract*.<sup>42</sup> Melalui kontrak ini, pemerintah Hindia Belanda menjamin kegiatan pelayaran N.V. KPM yang tetap dan teratur. Perjanjian baru telah dibuat pemisahan antara pembayaran untuk pengangkutan pemerintah yang dilakukan oleh N.V. KPM dan pembayaran untuk kewajiban lainnya yang timbul dari kontrak.<sup>43</sup> Kemitraan dengan pemerintah dan diversifikasi strategis dalam rute pelayaran menjadi kunci kesuksesan N.V. KPM dalam menghadapi krisis ekonomi global pada tahun 1930-an. Langkah-langkah ini tidak hanya mengamankan posisi perusahaan sebagai pemimpin dalam industri pelayaran regional, tetapi juga memperkuat kontribusi mereka terhadap ekonomi dan infrastruktur kolonial Hindia Belanda.

### **Dampak Krisis *Malaise* terhadap Keberlangsungan**

#### ***N.V. Koninklijke paketvaart Maatschappij***

Dampak krisis *malaise* pada N.V. KPM terbukti sangat signifikan dalam beberapa aspek operasional dan strategis perusahaan. Krisis *malaise* mempengaruhi tidak hanya pada volume pengangkutan barang dan penumpang yang ditangani oleh perusahaan tetapi juga laba operasional dan pembagian keuntungan untuk para pemegang saham. Krisis *malaise* yang dikenal secara luas sebagai depresi besar, merupakan periode krisis ekonomi global yang berlangsung hingga akhir 1930-an.<sup>44</sup> Krisis ini membawa dampak signifikan bagi

---

<sup>41</sup> *Algemeen Handelsblad: Voor Nederlandsch-Indie*, “K.P.M. Lijn op Zuid-Afrika”, No. 280, 23 Maret 1931, hlm. 1.

<sup>42</sup> *Algemeen Handelsblad: Voor Nederlandsch-Indie*, “K.P.M. Lijn op Zuid-Afrika”, No. 280, 23 Maret 1931, hlm. 1.

<sup>43</sup> Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst Met de Koninklijke Paketvaart, Betreffende Het Onderhouden van Schepenvaart-Verbindingen In Nederlandsch-Indie en Het Vervoer van Landsreizigers-Dieren, Goederen en Gelden Gedurende de Jaren 1931 tot en met 1945* (Weltevreden: Landrukkerij, 1930), hlm 10-12.

<sup>44</sup> Tahun 1930-an berlangsung dari 1930-1939. Anne Booth, *The Indonesian Economy in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A History of Missed Opportunities* (London: Macmillan Press LTD, 1998), hlm. 39.

perekonomian dunia, termasuk sektor maritim di Hindia Belanda. N.V. KPM sebagai perusahaan pelayaran yang beroperasi di wilayah Hindia Belanda mengalami berbagai tantangan finansial yang mencerminkan situasi ekonomi global yang memburuk.

Pada tahun 1930, laba operasional N.V. KPM masih cukup tinggi di angka f 11.662.412,71 dengan pembayaran dividen sebesar 9%.<sup>45</sup> Dampak krisis ini sangat terasa pada N.V. KPM, dimana jumlah armada dan volume kargo serta penumpang yang diangkut juga mengalami penurunan signifikan. Pada tahun 1930, N.V. KPM mengoperasikan 145 armada dengan total berat bruto 807.572 ton, mengangkut 1.158.000 penumpang dan 4.215.000 ton kargo, namun pada tahun 1931, jumlah armada turun menjadi 144 dengan total kargo yang diangkut turun menjadi 3.752.000 ton dan penumpang menjadi 780.000 orang.<sup>46</sup>

Pada 1931, laba operasional mulai menurun drastis hingga mencapai titik terendah pada tahun 1933 sebesar f 3.694.987,81 yang mengakibatkan penghentian pembayaran dividen selama beberapa tahun.<sup>47</sup> Penurunan laba operasional ini mencerminkan dampak langsung dari melemahnya ekonomi global dan penurunan volume perdagangan internasional yang mempengaruhi sektor transportasi maritim. Pada tahun 1934, terlihat adanya pemulihan bertahap dalam laba operasional menjadi f 4.519.899,46, meskipun jumlah armada dan volume angkutan tetap mengalami penurunan. Jumlah armada N.V. KPM pada tahun 1934 adalah 131 dengan total berat bruto 805.657 ton, mengangkut 486.200 penumpang dan 3.453.300 ton kargo.<sup>48</sup>

Pada tahun-tahun berikutnya, N.V. KPM mulai menunjukkan tanda-tanda pemulihan yang lebih signifikan. Pada tahun 1935, laba operasional meningkat menjadi f 5.272.275,68 dan jumlah penumpang serta kargo yang diangkut mulai mengalami peningkatan. Peningkatan ini berlanjut pada tahun 1936, dimana laba operasional mencapai f 7.732.784,11 dan N.V. KPM kembali membayar dividen sebesar 6%.<sup>49</sup> Pada tahun yang sama terjadi bencana tenggelamnya kapal *Van der Wijck* yang menelan korban jiwa namun hal ini tidak menghambat laju

---

<sup>45</sup> Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1930* (Amsterdam: De Bussy, 1931), hlm. 8.

<sup>46</sup> *Indisch Verslag 1932: Statistiek Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1931* (Batavia: Landsdrukkerij, 1932), hlm. 304-305.

<sup>47</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1931* (Amsterdam: De Bussy, 1932), hlm. 9.

<sup>48</sup> *Indisch Verslag 1940: Statistiek Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1939* (Batavia: Landsdrukkerij, 1940), hlm. 390-391.

<sup>49</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1936* (Amsterdam: De Bussy, 1937), hlm. 8-9.

pemulihan finansial perusahaan.<sup>50</sup> Pada tahun 1937, laba operasional N.V. KPM meningkat tajam menjadi f 14.884.200,42 dengan pembayaran dividen sebesar 9%.<sup>51</sup> Jumlah armada juga meningkat menjadi 131 dengan total berat bruto 871.705 ton, mengangkut 614.000 penumpang dan 4.669.900 ton kargo. Pada tahun 1938, meskipun terjadi sedikit penurunan laba operasional menjadi f 10.032.488,78, dividen tetap dibayarkan sebesar 8%.<sup>52</sup> Pada tahun 1939, laba operasional kembali meningkat menjadi f 11.851.544,52 dengan dividen sebesar 9%.<sup>53</sup> Jumlah armada pada tahun ini adalah 135 dengan total berat bruto 871.705 ton.<sup>54</sup> N.V. KPM mampu pulih dan mempertahankan stabilitas keuangan melalui diversifikasi layanan, peningkatan efisiensi, dan kerja sama dengan pemerintah Hindia Belanda.

## **KESIMPULAN**

*Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (N.V. KPM) didirikan di Amsterdam pada 4 September 1888. Tujuan perusahaan adalah untuk mengoperasikan pelayaran di Kepulauan Hindia Belanda sesuai dengan perjanjian dengan pemerintah Belanda atau Hindia Belanda. Menghadapi dampak krisis *Malaise* yang melanda Hindia Belanda pada tahun 1930, N.V. KPM menerapkan strategi penyesuaian dan adaptasi yang komprehensif. Pada tahun 1931, perusahaan ini memperluas jangkauan layanan dengan membuka jalur pelayaran baru menuju Afrika Selatan dan menjalin kemitraan dengan *Holland-Afrika Maatschappij* untuk meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Belanda dan Afrika Selatan, selain itu, N.V. KPM menjalin kemitraan dengan pemerintah Hindia Belanda melalui perjanjian *Groot Archipel Contract*, yang memberikan jaminan kegiatan pelayaran tetap dan teratur. Selama periode 1931-1939, N.V. KPM terus menyesuaikan operasional dan pelayanannya dengan mempertahankan diversifikasi rute pelayaran dan frekuensi layanan yang berbeda-beda untuk menghubungkan berbagai daerah di Hindia Belanda, termasuk wilayah-wilayah terpencil, mendukung pemerataan ekonomi dan mempertahankan otoritas kolonial.

---

<sup>50</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1936* (Amsterdam: De Bussy, 1937), hlm 9-10.

<sup>51</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1937* (Amsterdam: De Bussy, 1938), hlm. 9-10.

<sup>52</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1938* (Amsterdam: De Bussy, 1939), hlm. 7-8.

<sup>53</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1939* (Amsterdam: De Bussy, 1940), hlm 8-9.

<sup>54</sup> Naamlooze Vennootschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1939* (Amsterdam: De Bussy, 1940), hlm 10.

N.V. KPM berhasil beradaptasi dan bertahan di tengah situasi ekonomi yang sulit melalui strategi diversifikasi layanan, ekspansi geografis, kemitraan strategis, dan penyesuaian operasional yang cermat.

Krisis *Malaise* berdampak signifikan pada N.V. KPM, mengurangi laba operasional dan volume pengangkutan barang serta penumpang. Pada tahun 1930, laba operasional tercatat f 11.662.412,71 dengan dividen 9%. Krisis menyebabkan penurunan drastis hingga laba operasional mencapai titik terendah f 3.694.987,81 pada tahun 1933, menghentikan pembayaran dividen. Mulai tahun 1934, N.V. KPM mulai pulih, dengan laba operasional naik menjadi f 4.519.899,46. Pemulihan berlanjut hingga tahun 1937, dengan laba operasional mencapai f 14.884.200,42 dan dividen 9%. Pada tahun 1939, laba operasional meningkat lagi menjadi f 11.851.544,52 dengan dividen 9%. N.V. KPM berhasil mempertahankan stabilitas melalui diversifikasi layanan, peningkatan efisiensi, dan kerja sama dengan pemerintah Hindia Belanda.

## REFERENSI

*Algemeen Handelsblad: Voor Nederlandsch-Indie*, “K.P.M. Lijn op Zuid-Afrika”, No. 280, 23 Maret 1931.

Anonim, “Overzichtskaat van de verplicht door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij te bevaren verbindingen in Nederlandsch-Indie” [online] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KAARTEN\\_SGD\\_Overzichtskaat\\_van\\_de\\_verplicht\\_door\\_de\\_Koninklijke\\_Paketvaart\\_Maatschappij\\_te\\_bevaren\\_verbindingen\\_in\\_Nederlandsch-Indie.jpeg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KAARTEN_SGD_Overzichtskaat_van_de_verplicht_door_de_Koninklijke_Paketvaart_Maatschappij_te_bevaren_verbindingen_in_Nederlandsch-Indie.jpeg) diakses pada 12 Juli 2024.

Anonim, *Overeenkomst Tusschen het Gouvernement van Nederlandsch Indie en den W. Cores de Vries: Voor het in Werking Brengen en Onderhouden den Eener Geregelde Pakketvaart in den Indischen Archipel* Batavia: W. Ogilvie, 1860.

Booth, Anne. *The Indonesian Economy in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A History of Missed Opportunities* (London: Macmillan Press LTD, 1998), hlm. 39.

De Boer, M. G. dan Westerman, C., *Koninklijke Paaketvaart-Maatschappij Overdruk Uit Het Werk: Geschiedenis Der Amsterdamsche Stoomvaart*. Amsterdam: Scheltema & Holkema’s Boekhandel, 1922.

De Boer, M. G. dan Westerman, C., *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* Amsterdam: de Boer JR. den Helder, 1939

De Boer, M. G. dan Westerman, C., *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941*, Amsterdam: J. H. De Bussy, 1941.

- De Jong, H. A.; *et al.* “75 Jaar Paketvaart” dalam *De Uitlaat*, No. 18, 1965.
- De Locomotief*. “Opening van KPM Stoomvaartlijn op Zuid Afrika”, No. 70, 23 Maret 1931
- De Standaard*. “Advertentie”, No. 5067, 17 September 1888,
- De Telegraaf: Het Meest Verspreide Grootte Dagblad*. “Koninklijke Paketvaart Mij”, No. 14.560, 22 Maret 1931
- H. Hummel, J., *Voordracht over de Bediening der Paketvaart in den Nederl, Indischen Archipel* Amsterdam: J. H. de Bussy, 1913.
- Het Nieuws van Den Dag voor Nederlandsch Indie*, “KPM Lijn op Zuid-Afrika”, No. 66, 21 Maret 1931.
- Indisch Verslag 1931: Statistiek Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1930*, Batavia: Landsdrukkerij, 1931.
- Indisch Verslag 1932: Statistiek Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1931*, Batavia: Landsdrukkerij, 1932.
- Indisch Verslag 1940: Statistiek Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1939*, Batavia: Landsdrukkerij, 1940.
- KBBI “Diversifikasi” [online] <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/diversifikasi> diakses pada 10 Juli 2024.
- Kielstra, E. B, *Geregelde Stoomvaartdiensten in Nederlandsch-Indie*, ‘s-Gravenhage: Nederlandsche Vereeniging voor Economische Geographie, 1911.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwaarden van de Overeenkomst Voor de Bediening van de Paketvaart In den Nederlandsch Indischen Archipel*. Batavia: Ogilvie & Co., 1890.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Voorwaarden van de Overeenkomst voor de Bediening van de Paketvaart in den Nederlandsch-Indischen Archipel*. Batavia: Drukkerij Papyrus, 1910.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Verslag over 1911*, Amsterdam: De Bussy, 1912.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company): Royal Mail Services Under Contract With The Netherlands India Government, Between The Principal Ports In Netherlands India Archipelago, Singapore, Penang and Australia* (Amsterdam: Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1915.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst Met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Betreffende Het Onderhouden van Stoomvaartverbindingen In Nederlandsch-Indie Gedurende de Jaren 1916 tot en Met 1925*. Batavia: Landdrukkerij Papyrus, 1916.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Overeenkomst Met de Koninklijke Paketvaart, Betreffende Het Onderhouden van Schepenvaart-Verbndingen In Nederlandsch-Indie en Het Vervoer van Landsreizigers-Dieren, Goederen en Gelden Gedurende de Jaren 1931 tot en met 1945* Weltevreden: Landrukkerij, 1930.
- Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1930*, Amsterdam: De Bussy, 1931.

Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1931*, Amsterdam: De Bussy, 1932.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1932*, Amsterdam: De Bussy, 1933.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1935*, Amsterdam: De Bussy, 1936.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1936*, Amsterdam: De Bussy, 1937.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1937*, Amsterdam: De Bussy, 1938.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1938*, Amsterdam: De Bussy, 1939.  
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, *Verslag over 1939*, Amsterdam: De Bussy, 1940.

Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Sleman: Tiara Wacana. 2013.

*Nederlandsche Staatscourant*, “Naamlooze Vennootchappen” No. 254, 26 Oktober 1888.

*Regeerings Almanak voor Nederlandsch Indie 1910 Tweede Gedeelte: Kalender en Personalialia*  
Batavia: Landsdrukkerij, 1911.

Rothermund, Dietamat. *Great Depression: Depresi ekonomi Amerika 1929-1939 dan Dampaknya Terhadap Kehancuran Ekonomi Dunia*, penerjemah Saut Pasaribu  
Yogyakarta: Imperium, 2008

Siswoyo, Taufik, Yustina Sri Ekwandi dan Wakidi, “Pengaruh *Malaise* Terhadap Perkebunan Kolonial di Hindia Belanda Tahun 1930-1940” dalam *Jurnal Pesagi*, Vol. 5, 2017.

*Statuten der Naamlooze Vennotschap Koninklijke Paketvaart-Maatschappij*, 1888.

Vereniging van Oud-employe’s der KPM, “40183152.cdr” [online]  
<http://www.kpm1888.nl/PDF/Voorbeeld%20KPM%20vlag%20.pdf#search=%22vlag%22> diakses pada 09 Juli 2024.

White, Ben; *et al.* *Dari Krisis ke Krisis: Masyarakat Indonesia Menghadapi Resesi Ekonomi Selama Abad ke-20*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2016.