

modern. De reis van Batavia naar Soerabaja, per spoor een afstand van ca. 900 km (zeg: van Amsterdam tot Lyon), die in de eerste drie decennia van de twintigste eeuw drie etmalen in beslag nam (op veel trajecten moest toen heel langzaam worden gereden), werd in 1930 tot één dag teruggebracht en in '36 deed een 'nachtexpress' zijn intrede die met ijsblokken gekoelde rijtuigen had.

Ook op Sumatra bestonden zowel Staats- als particuliere spoorwegen, alle uitgaande van de belangrijkste havensteden: ruim 1 400 km Staats-spoorweg, ruim 2 000 km particulier bedrijf.

Bij het personenvervoer maakten in de eerste plaats inheemsers van de treinen gebruik; daarvan was het gevolg dat het totaal-aantal reizigers dat in 1920, het eerste jaar van de economische opleving welke op de Eerste Wereldoorlog volgde, een maximum bereikt had, in 1937, het laatste jaar van de diepe crisis, tot minder dan twee-vijfde was gedaald; de meeste inheemsers prefereerden toen de goedkopere autobussen.

Luchtverbindingen kende de archipel sinds 1928, toen (met een regeeringsubsidie) de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaart Maatschappij, de Knilm, werd opgericht. Twee jaar later, in 1930, maakte de KLM van Nederland uit een aanvang met een vaste dienst op Batavia. De vliegtuigen deden er vijf-en-een-halve dag over. De verbinding werd eerst in beide richtingen eens in de twee weken onderhouden, maar van '37 af driemaal per week. Vooral voor het postvervoer betekende dat een grote verbetering. In Indië zelf bouwde de Knilm geleidelijk een net van vliegverbindingen op, eerst alleen op Java, spoedig ook in de Buitengewesten, later in de jaren '30 mede naar Australië. Het gouvernement verleende het bedrijf toen een jaarlijkse subsidie van f 700 000.

Aan dit alles voegen wij toe, dat in de jaren '30 ook de radiotelefonie en de radio een belangrijke rol gingen spelen in het leven van de meeste Europeanen. Het radiotelefoonverkeer met Nederland begon in '29 en breidde zich snel uit. In '34 begon voorts een particuliere onderneming: de n.v. Nederlands-Indische Radio Omroep Maatschappij, de Nirom, met eigen uitzendingen; zij was verplicht, zowel voor een Westers als voor een Oosters programma te zorgen — dat Oosters programma werd niet door inheemsers maar door Nederlanders samengesteld. Anders dan in Nederland, moest wie luisteren wilde, in Indië van meet af aan luistergeld betalen: f 15 per jaar. Naar verhouding hadden slechts weinig inheemsers het geld om een toestel aan te schaffen en het luistergeld te betalen — bovendien was er in de *desa's* geen electriciteit. Er stonden in 1940 volgens de officiële gegevens ca. 50 000 toestellen bij Europeanen, ca. 20 000 bij Chinezen en Arabieren en ca. 32 000 bij inheemsers. Van