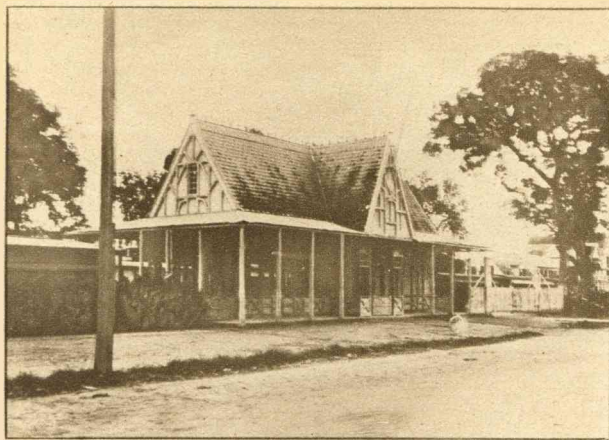
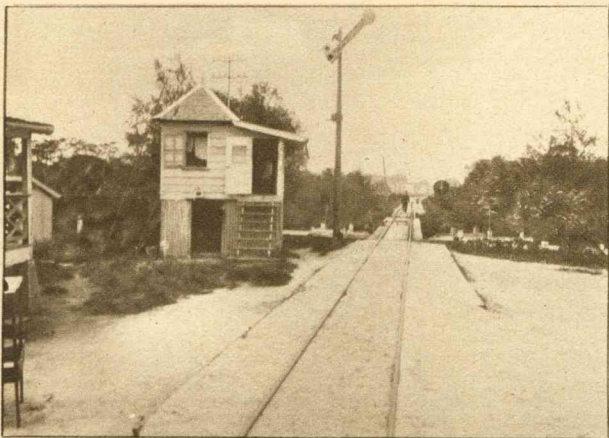




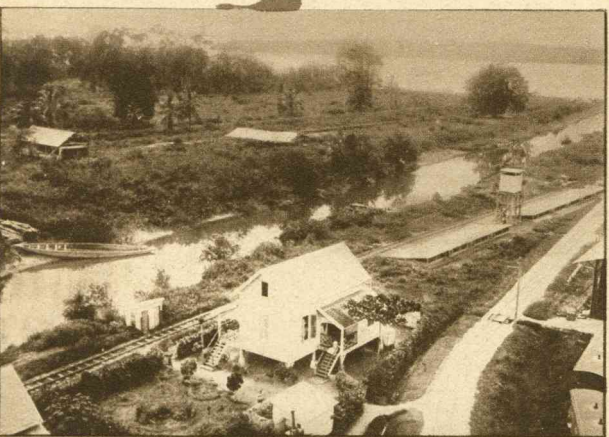
STATIONSGEBOUW TE PARAMARIBO.



DRAAIBRUG OVER HET SARAMACCAKANAAL BIJ BEEKHUIZEN.



KANTOOR EN WERKPLAATSEN VAN AFDEELING TRACTIE.



WONING OPZICHTER-MACHINIST, WATERRESERVOIRS, ENZ.



SPOORBAAN TUSSCHEN LELYDORP EN ONVERWACHTS MET JONG BOSCH (11/2 jaar oud).



HALTE LELYDORP.

SURINAME EN ZIJN ONTWIKKELING.

SPOORWEGVERBINDINGEN.

Nadat door de Nederlandsche regeering de gelden voor den spoorwegaanleg naar de binnenlanden van Suriname waren toegestaan, werd in 1903 een aanvang gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden.

In 1904 werd het werk met kracht ter hand genomen. Tengevolge hiervan kon op 1 Januari 1912 het traject Paramaribo-Dam, 173 KM. lang, in exploitatie worden genomen. Wel is waar liepen veel vroeger reeds treinen naar het eindstation en werden daarheen ook passagiers en goederen vervoerd, doch een geregelde exploitatiedienst is eerst op dien datum ingesteld.

Bij de opening van de geheele lijn vonden geen festiviteiten plaats, daar reeds het eerste gedeelte Paramaribo-Republiek in 1905 feestelijk was ingewijd.

Het verdere gedeelte is steeds bij kleine stukken in exploitatie genomen. Voor de kolonie Suriname, welke vóór dien tijd geen spoorweg rijk was, is deze lijn van groot belang. Vroeger vormden uitsluitend waterwegen de verbinding tusschen Paramaribo en het binnenland en duurden de reizen naar goud- en balata-concessies dagen en soms weken. Thans komt men bijv. in één dag naar het eindstation Dam aan de Sarakreek, terwijl vroeger deze reis ongeveer een week duurde en bovendien dikwijls levensgevaarlijk was door de watervallen en de stroomversnellingen in de Surinamerivier en de Sarakreek.

Vanaf Dam is de Sarakreek weder dagreizen ver goed bevaarbaar. Ook voor den landbouw is de spoorweg een groote verbetering, echter niet in zoo hooge mate als oorspronkelijk werd verwacht. Het gedeelte der kolonie, dat doorsneden wordt door het traject Paramaribo-Onverwacht, heeft in 't bijzonder van de gunstiger omstandigheden geprofiteerd. Veel onbebouwde gronden zijn daar thans verdwenen.

**

Het is ongeveer zeven uur 's morgens. Naast het overdekte perron van het station, in 't midden van Paramaribo op het Vaillantsplein gelegen, staat de trein reeds gereed. De reizigers stappen in en ook wij nemen plaats in een der veel op tramwagens gelijkende rijtuigen, met het voornemen de reis mede te maken tot de halte Osembo-Onverwacht, twee dorpjes, gelegen in het gezondste deel der kolonie, „de Para” geheeten. Tot zoo ver strekt zich de zoogenaamde eerste Parazone uit, 30 KM. van Paramaribo. Het stationsgebouw van de hoofdplaats der kolonie maakt, zooals op de foto te zien is, geen grootschen indruk. In het begin van dit jaar was men bezig het gebouw te vergrooten, waardoor het uiterlijk belangrijk veranderd zal worden. Half acht vertrekt de trein. Wij rijden aanvankelijk met een snelheid van 20 KM. per uur door de straten van Paramaribo en stoppen voor de eerste maal aan het einde der stad, bij de halte „Gemeenelandsweg”. Na korten tijd komen we buiten de stad en passeeren de draaibrug over het Saramaccakanaal, de in den slaventijd gemaakte verbinding tusschen de Suriname- en de Saramaccarivier. We zijn nu op het terrein gekomen, waar de werkplaatsen en magazijnen van den spoorweg zich bevinden. Bij den aanleg van de spoorlijn zijn hier alle wagens, locomotieven en verdere machinerieën, uit Europa ontvangen, in elkan- der gezet en worden nog thans alle herstellingen verricht. De betongietterij leverde de benodigde buizen, van 30 cM. tot 1.60 M. middellijn. Goederenwagens en personen-

rijtuigen werden hier, voor zoover betreft den bovenbouw, naar het model van de uit Europa ontvangene gebouwd. Men vindt op deze terreinen, bekend onder den naam „Emplacement Beekhuizen”, het kantoor van den tractiechef, de woning van den opzichter-machinist, de waterreservoirs voor machines en drinkwater, den stelwinkel, de smederij en de locomotievenloods. Verder een magazijn en rijtuigenloods, een steenkolenbergplaats, een schaft-lokaal en kleedkamer voor het machinepersoneel en een woning en wachthuisje voor den brugwachter-telefonist. Een paar zijlijnen loopen naar den steiger aan de Surinamerivier, waar groote stoombooten kunnen aanleggen, om machinerieën, rails en steenkool te lossen. Ook de voor de koloniale vaartuigen bestemde steenkool wordt hier opgeslagen.

Machinerieën en andere zware goederen, welke uit Europa en Amerika voor de goudindustrie worden ingevoerd, om verder per spoor de plaats hunner bestemming te bereiken, worden eveneens hier gelost en direct op de spoorwagens geladen.

Nadat op dit emplacement door den machinist de locomotief van een voldoende hoeveelheid water is voorzien, vertrekken we en zetten onze reis voort langs het Pad van Wanica.

De snelheid wordt nu tot 30 KM. per uur verhoogd.

Na bij verschillende halten te hebben gestopt, hoofdzakelijk voor het laten uitstappen van reizigers en afgeven van vracht- en passagiersgoederen, bereiken we ongeveer half negen het station Lelydorp, 17 KM. van Paramaribo gelegen.

Het door ons gepasseerde gedeelte loopt, zooals reeds boven is opgemerkt, langs het Pad van Wanica. Aan weerszijden van dezen weg, aan den eenen kant er van gescheiden door een smal kanaaltje, liggen de gronden van de zoogenaamde „kleine landbouwers”. Het Pad van Wanica, een zeer primitieve zandweg, en het kanaaltje waren vóór den spoorwegaanleg de eenige verkeerswegen naar Paramaribo. Reeds vroeger hadden zich hier op oude plantages kleine landbouwers gevestigd, waartoe deze plantages in kleine stukken zijn verkocht of verhuurd. De op deze gronden wonende Creolen en Britsch-Indiërs maken, wel voor zich zelf, doch voor hun producten tot nog toe zeer weinig gebruik van den spoorweg. Gewoonlijk vervoeren zij deze nog per as of per boot. Het personentarief is trouwens zeer laag. Voor een reis van Paramaribo tot Hanna's kreek (9 KM.) betaalt men 10 ct. en voor een reis van Paramaribo tot Lelydorp (17 KM.) 15 cts. Een tarief, dat dus zelfs lager is dan in Europa.

Lelydorp, waar we vijf minuten blijven, heette oorspronkelijk „Koffiedjampo”, doch is ten tijde van Gouverneur Lely in „Lelydorp” herdoopt. Den eersten naam gebruikt men evenwel nog algemeen.

Deze plaats, of zoo men wil dit dorpje, is, wat men in Suriname een „vestigingsplaats” noemt.

De uit Java en Britsch-Indië ingevoerde immigranten hebben na afloop van hun vijfjarig contract de keuze, óf zich naar hun land terug te begeven, óf zich in Suriname als kleine landbouwers te vestigen.

Het grootste deel van deze lieden kiest, na expiratie van hun contract, dit laatste en krijgen dan van het gouvernement een stuk grond ter bewerking, waarvoor zij in de eerste jaren niets en later een kleine pacht moeten betalen. Ook kunnen zij zelfs een bedrag in geld als „renteloos