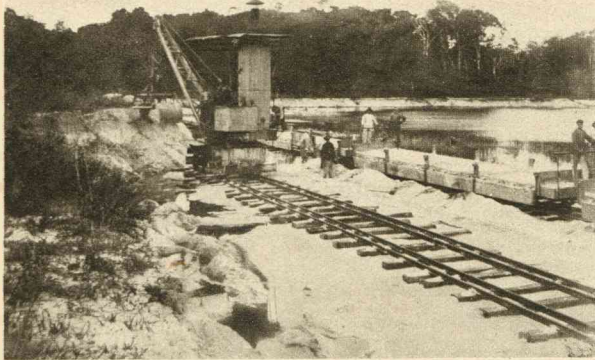


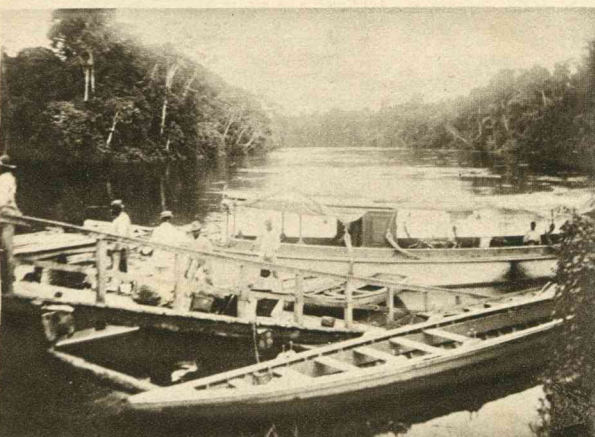
DE SPOORWEG IN SURINAME.



GEZICHT IN DEN BALLASTPUT TE ZANDERIJ I.



GEZICHT OP DE SPOORBAAN DICHT BIJ DE HALTE BERLIJN.



GEZICHT OP DE SARAMACCARIVIER BIJ KWAKOEGRON.



KABELSTATION. - HET OVERBRENGEN VAN EEN KOOI PASSAGIERS.

IN het vorig nummer hebben we een reisje gedaan naar het eindpunt van de eerste Parazone, naar de halte Osembo-Onverwacht.

We hadden dit uitstapje, indien we op een Woensdag waren gegaan, nog 12 KM. verder uit kunnen strekken, daar de trein dien dag tot Republiek doorgaat, eveneens in de Para, doch in de tweede Parazone gelegen.

We waren dan alleen een half uurlater in Paramaribo terug geweest. Evenals op de halte Osembo-Onverwacht liggen hier twee Paradorpjes, Bersaba of la Prospérité en Vier Kinderen, op geringen afstand van den spoorweg, terwijl tusschen beide in de politiepost Republiek gelegen is.

Vroeger was dit een militaire post. Nu vindt men er slechts twee politiewoningen, een woning voor den gouvernementsgeneesheer, een Chineeschen winkel en voorts de dienstwoningen van het spoorweg-personeel. Langs deze post stroomt een klein riviertje, de Coerapina, vroeger de eenige verbinding tusschen beide dorpjes en Paramaribo.

Daar Republiek, zooals wij boven reeds opmerkten, in de Para is gelegen en dit het gezondste gedeelte van de kolonie is, wordt het in den drogen tijd, in de maanden October en November, veel door bewoners van Paramaribo bezocht. Voor gouvernementsambtenaren wordt dan gewoonlijk de thans niet bewoond wordende dokterswoning gratis door het gouvernement beschikbaar gesteld. Van uit Republiek worden dan allerlei uitstapjes georganiseerd.

Hiertoe leent zich de omtrek dan ook uitstekend. Op niet al te grooten afstand treft men uitgestrekte zandsavanna's aan. Dit zijn groote vlakten, waarop weinig of geen bosch groeit en welke eenigszins overeenkomen met onze heidevelden.

Op deze zandvlakten nu wonen eenige Indianenstammen, welke wij natuurlijk een bezoek brengen. Deze Indianen, behorende tot de stammen der Arowakken en Caraiëben, wonen hier nog op de oude, primitieve wijze in de dorpjes Bisri, Robijn en Matta. Meestal staan hun hutten aan den boschrand van de savanna's en loopt de weg naar hun dorpjes door het bosch.

Door de dichtheid van het tropische oerwoud bemerkt men zulk een Indianendorp niet eer, voor men er feitelijk reeds in is. De Indianen zijn namelijk ook niet zeer luidruchtig. De bezoekers van een Indianendorp doen verstandig deze eigenschap van hen over te nemen, want hooren zij stemmen van naderende menschen in het bosch, dan gaan allen, op enkele oude vrouwen en kinderen na, het bosch in om zich te verschuilen en komen de bezoekers dus in een verlaten dorp.

Eerst wanneer de vreemdelingen vertrokken zijn, komen de Indianen weder uit hun schuilhoek te voorschijn.

De zandsavanna's hebben ook het in Suriname schaarsche zand geleverd, dat voor het ballasten van den spoorweg noodig was. Twee en een halven KM. van Republiek bevindt zich de eerste ballastput, bekend als Zanderij I. Door een graafmachine werd hier bij den spoorwegaanleg het zand uit den grond gehaald en op wagens geladen.

Nu heerscht daar, waar tijdens den aanleg een gezellige drukte was, weder de doodsche stilte van het woud en wijst alleen een waterplas de plaats aan, waar het zand is uitgegraven.

Bij het graven werden herhaaldelijk voorwerpen uit het steenen tijdperk, afkomstig van Indianen, gevonden, zoo-

als kogels, strijdbijlen enz. Sommige van deze voorwerpen hebben hun weg gevonden naar musea in Nederland, andere doen op het schrijfbureau van dezen en genen dienst als presse-papier.

De savanna's, uit wit kwartszand bestaande, zijn, als de zon er op schijnt, bijna niet te begaan. Toen de weg aangelegd werd, waarop de rails zouden komen te liggen, heeft men hier eenigen tijd 's nachts, bij den helderen maneschijn gewerkt, daar de hitte van het zand aan de bloote voeten van de arbeiders niet was te verdragen.

Als wij onze reis voortzetten tot KM. 52, komen we aan de halte Berlijn, het eindpunt van de tweede Parazone.

Ongeveer een halfuur gaans van deze halte ligt een klein Paradorpje, Berlijn genaamd, een onooglijk, door een gering aantal Paraneers bewoond plaatsje, dat met Duitschlands hoofdstad niet meer dan den naam gemeen heeft.

De landbouw beteekent van Onverwacht tot Berlijn niet veel en er worden met den trein dan ook bijna geen landbouwproducten vervoerd. Het vervoer bestaat voor dit gedeelte hoofdzakelijk uit reizigers, hout en planken. De houtbewerking wordt verricht door de Paraneers. Zij hebben in de nabijheid van de dorpjes hun kostgronden, waarop zij niet veel meer verbouwen dan voor eigen levensonderhoud noodig is.

Als wij onze reis voortzetten, komen we in de streek, waar de Boschnegers hun vaste woonplaats hebben.

Wien men er verder aantreft, heeft zich er slechts tijdelijk gevestigd. Wij hebben nu de streek bereikt, waar het „slijk der aarde" wordt gevonden, n.l. de Surinaamsche goudvelden.

Dit gebied, dat zich uitstrekt van KM. 52 tot KM. 173, wordt in tweeën verdeeld. Het eerste gedeelte, de eerste Goudzone, loopt van KM. 52 tot Kabelstation, gelegen aan de Suriname-rivier op KM. 133; het tweede deel, de tweede Goudzone, loopt vandaar tot het eindstation Dam aan de Sarakreek.

Aanvankelijk, van KM. 52 tot KM. 79, bemerkt men nog niets van goudvelden. Eerst bij Kwakoepron aan de Saramaccarivier zijn we in 't gebied van de goud- en balataconcessies aangekomen. De reizigers naar genoemde concessies doen de reis natuurlijk zonder de verschillende uitstapjes, welke wij tusschen Paramaribo en Kwakoepron gemaakt hebben.

Ten einde een juiste voorstelling te verkrijgen van de wijze, waarop zij de plaats hunner bestemming bereiken, zullen wij vanaf Paramaribo de reis met hen mededoen. We vertrekken daartoe met den trein van zeven uur op een Dinsdagmorgen uit de hoofdstad. Om de drukte aan het station eens goed op te nemen, zijn we reeds een uur voor den tijd van vertrek aanwezig. Reeds den vorigen dag was er op het Vaillantsplein een voortdurende drukte van af- en aanrijdende ezels, die hun last hadden gelost of kwamen brengen in de gereedstaande goederenwagens. Deze vrachtgoederen, bestemd voor den trein van den volgenden morgen, bestonden hoofdzakelijk uit levensmiddelen en gereedschappen voor en van de arbeiders, werkzaam op de goud- en balataconcessies in het binnenland. De aan bederf onderhevige goederen worden alleen op den dag van vertrek aangenomen. Reeds zeer vroeg Dinsdagsmorgens beginnen de ezels weder goederen te brengen, doch nu bestaat hun lading uit trommels, koffers en dergelijke zaken, de bagage van de reizigers alzoo.

Deze laatsten komen langzamerhand opdagen, vergezeld van vrienden en vriendinnen, die hun uitgeleide doen.

Het aantal reizigers bedraagt onder de groote menschenmassa gewoonlijk niet meer dan 100 à 150.

Nu vangt voor de conducteurs en stations-arbeiders een oogenblik van zenuwachtige drukte aan. In den tijd van een half uur moet van al deze passagiers de bagage worden aangenomen, genummerd en gesorteerd in de goederenwagens, na afgifte van het recu.

Indien Europeesch treinpersoneel eens op een Dinsdagmorgen in Paramaribo kon zien, hoe door hun Surinaamsche collega's van een kleine tweehonderd passagiers, welke ieder minstens 2 en soms 5 colli hebben af te geven, de bagage in een half uur tijds behandeld moet worden, dan zouden zij zeker niet denken, dat deze drukte dikwijls voorkwam. Bij iederen trein echter, die naar de binnenlanden vertrekt, herhaalt zich hetzelfde schouwspel.

De toestanden, waaronder het vervoer naar deze streken plaats vindt, laten echter niet toe, dat in bedoelde wijze van bevrachten van bagage verandering wordt gebracht.

Nadat de bagage is geborgen en de goederenwagens voor den trein zijn gebracht, zijn ook de passagiers ingestapt en geeft de stationschef weldra het sein van vertrek.

De trein verlaat het station om eerst den volgenden middag om kwart voor vijf terug te keeren.

Wij zorgen intusschen aan onze in het rijtuig medegenomen goederen een goede plaats te geven. Hieronder neemt de provisie voor den geheelen dag, de grootste ruimte in.

Ons kistje met ijs, waarin vruchten en dranken worden bewaard, deponeeren we op het balkon en maken het ons zelf verder zoo gemakkelijk mogelijk. We zijn namelijk veroordeeld tot half twee in den trein te moeten blijven. Indien de trein geen vertraging heeft, komen we tegen bovengenoemden tijd aan te Kabelstation. Wel is waar hebben we daar ons eindstation nog niet bereikt, maar we hebben dan ongeveer anderhalf uur verpozing en dus gelegenheid ons een weinig te bewegen.

Aanvankelijk wordt gereden met de snelheid van 20 KM. per uur, doch, na Beekhuizen te zijn gepasseerd, wordt deze snelheid verhoogd tot 30 KM. per uur.