

We stoppen nu niet op de halten, gelegen aan het Pad van Wanica, maar slechts te Lelydorp, Onverwacht, Republiek, Zanderij I en Berlijn en verder te Sectie 0 (een nederzetting van het Boschwezen) en bereiken kwart over tien het station Kwakoe-gron.

Reeds tusschen Sectie 0 en Kwakoe-gron hebben we kunnen opmerken, dat we in een andere streek zijn gekomen.

De natuur wordt grootscher. Het oerwoud is hier veel zwaarder, het terrein meer geaccidentieerd. Kleine heuvels wisselen af met moerassen. De spoorlijn kronkelt zich in scherpe bochten om den voet dier heuvels en loopt over stevige dammen, welke door de moerassen zijn aangelegd.

De streek tusschen Sectie 0 en Kwakoe-gron en verder van Kwakoe-gron tot Guyana Goud Placer is het ongezondste deel van den geheelen spoorwegaanleg geweest.

De malaria heeft hier dan ook de meeste slachtoffers gemaakt. Daar Kwakoe-gron aan de Saramaccarivier is gelegen en tevens een politiepost is, waar alle van de binnenlanden komende reizigers zich moeten aanmelden ter visitatie, is dit een tamelijk druk station.

Veel reizigers, die naar de Boven-Saramacca gaan, reizen per trein tot Kwakoe-gron en gaan per roeiboot verder.

Evenzoo gaan terugkeerende reizigers veelal van Kwakoe-gron per trein naar Paramaribo.

Hierdoor besparen zij een paar dagen reizen, daar over water de reis Paramaribo-Kwakoe-gron of terug 2 à 3 dagen duurt.

In den grooten regentijd, als de waterstand zulks toelaat, onderhoudt de spoorwegdirectie een stoombootdienst op de Boven-Saramacca in aansluiting met den treindienst.

Deze stoomboot gaat tot aan de vallen in de bovenrivier, welke in één dag bereikt worden en keert dan den volgenden dag terug, om vóór het vertrek van den trein naar Paramaribo weder te Kwakoe-gron te zijn.

Na een kort oponthoud, gedurende hetwelk de politie de namen van alle naar het binnenland doorgaande reizigers ingevolge voorschrift in de „Goudverordening” heeft opgeschreven, vertrekken we weder.

Ongeveer 1 K.M. voorbij Kwakoe-gron passeeren we den Maãbberg. Deze berg, grootendeels uitbedrock bestaande, is bij het aanleggen van den spoorweg niet afgegraven, maar door middel van een hydraulische installatie afgespoten. De trein gaat hier door de gemaakte opening, terwijl aan weerszijden deelen van den berg zijn blijven staan. De spoorbaan loopt nu dwars door de goudvelden.

We passeeren o. a. bij de halte Guyana Goud Placer het placer van dien naam. Aan onzen linkerkant zien we een uitgestrekt open veld, waarop een baggermolen aan het werk is. In de verte verrijst een heuvel, waarop de woning van den placer-directeur is gebouwd en een machinegebouw, waarin een kwartsstamperij.

Een weinig verder sporen we dwars door de concessies Gros en De Jong, waar we weder een oud, vervallen machinegebouw te zien krijgen en een zware, ijzeren buisleiding, welke door den spoordijk loopt.

Dit is een buis van de hydraulische installatie, waarmede eenige jaren geleden in genoemde concessie een goudhoudende heuvel werd bewerkt. Nog eenige andere goudconcessies worden gepasseerd, benevens de terreinen, waarop de balata wordt gewonnen.

Het winnen der balata is mede een der grootste industrieën in de binnenlanden van Suriname.

Daar de woningen van de op deze concessies werkende menschen meest alle op eenigen afstand van de spoorbaan zijn gelegen, bemerken we er niet veel van.

Alleen op de halten zien we eenig personeel, dat de goederen of brieven komt afhalen.

Tegen half twee komen we nu te Kabelstation aan. Deze plaats ligt aan de Surinamerivier en wordt zoo genoemd, omdat het vervoer over de Surinamerivier hier met een kabelspoor plaats heeft.

Alle passagiers moeten nu uitstappen. Passagiers en goederen, die verder het binnenland in moeten, worden nu door middel van de kabelbaan over de rivier gebracht, om aan de overzijde met een daargereed staanden trein naar de plaats hunner bestemming te worden doorgevoerd. Jammer is het, dat hier niet dadelijk een vaste brug is gebouwd. Over eenige jaren zal men er toch toe moeten overgaan, want in een tropisch klimaat, waar alle aan de buitenlucht blootgesteld ijzerwerk in betrekkelijk korten tijd als het ware verteerd is, is in de eerste plaats de levensduur van zulk een kabelbaan beperkt en in de tweede plaats zijn de onderhoudskosten er van enorm veel hooger dan die van een vaste brug.

Bovendien leent de bodem van de rivier zich zoo goed voor het daarop bouwen van brugpijlers, dat het bijna ieder, die daar passeert, verwondert, dat er geen vaste brug is.

Deze bodem bestaat, zooals op de groote foto, genomen in het begin van den drogen tijd, duidelijk te zien is, geheel uit rotsen.

Deze rotsen liggen in den drogen tijd geheel droog en laten slechts een vrij diepe vaargeul van ongeveer 30 M. breedte over.

Daar de rivier er slechts 350 M. breed is en descheepvaart zeer weinig beteekent, zou de brug zonder groote spanningen kunnen gemaakt worden. Alleen moet bovengenoemde geul vrij blijven, om houtvloten en roeibooten te kunnen laten passeeren.

In den drogen tijd van 1912 is reeds een proefpijler gemaakt aan den eenen kant van bedoelde geul.

Het overbrengen van passagiers en goederen neemt geruimen tijd in beslag, daar de goederen bij gedeelten uit de goederenwagens overgeladen moeten worden in kooien, welke ze overbrengen, en daaruit weder in den aan den anderen oever gereed staanden trein.

Alleen bij groote ladingen worden de goederen reeds te

Paramaribo in kooien geladen en deze worden op open wagens geplaatst.

Te Kabelstation worden deze kooien overgebracht en aan de andere zijde wederom op open wagens gezet.

De passagiers gaan eveneens in een kooi met 10 of 12 tegelijk over. Gedurende den overtocht, welke slechts een paar minuten duurt, heeft men een mooi gezicht op de rivier en over het bosch heen ziet men in de verte de bergen van het nog onbekende binnenland.

Bijgaande foto vertoont het prachtige gezicht op de rivier, terwijl aan den oever houtvloten en booten zijn vastgelegd.

Benedenstrooms was gedurende den aanleg een zandzuiger op de rivier aan het werk. Daar tusschen Kabelstation en Dam nergens zand te vinden was en vervoer per kabelbaan te kostbaar en te tijdrovend zou geweest zijn, moest hierin op een andere wijze voorzien worden. Alle rivieren in Suriname hebben in haar bovenloop groote zandbanken. Hiervan is nu gebruik gemaakt.

Nadat alle passagiers en goederen zijn overgebracht, wordt de reis om 3 uur weder voortgezet en bereiken we tegen half zes het eindpunt Dam. Het laatste gedeelte is niet rijk aan bijzonderheden.

We passeeren een drietal boschnegerdorpjes, wier bewoners uit hun huizen komen, om den trein te zien voorbij snellen.

Gedurende den laatsten kilometer loopt de baan evenwijdig met de Sarakreek en hebben we er uit den trein een mooi gezicht op.

Hier kunnen we er ons eenigszins een voorstelling van vormen, wat het vervoer naar de binnenlanden was, vóór de spoorweg was aangelegd.

Dit gedeelte van de Sarakreek is namelijk een aaneenschakeling van watervallen en stroomversnellingen en is in den regentijd zeer moeilijk en in den drogen tijd in het geheel niet te bevaren.

De laatste van deze vallen is de zoogenaamde „Dam.”

Dit is een zich over de volle breedte van de kreek uitstrekken- de steenen dam van een paar voet hoogte.

Daaraan ontleend het eindstation zijn naam.

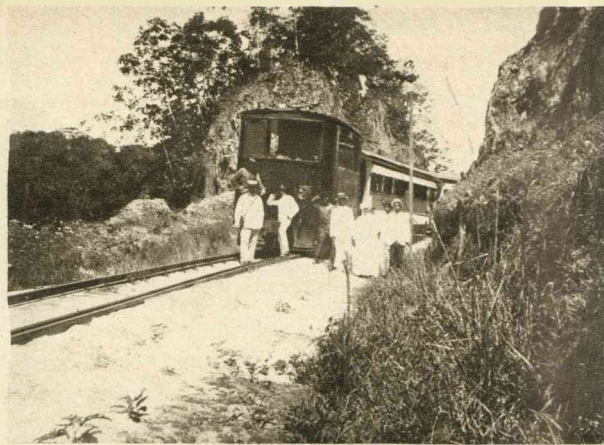
Na het passeeren van dezen laatsten waterval, is de kreek weder eenige dagreizen ver goed bevaarbaar.

Om deze reden is dan ook de spoorweg niet verder doorgelegd. Het is evenwel te wenschen, dat door doortrekking naar de Marowijne een verbinding tot stand zal komen met dit gedeelte van Suriname, dat algemeen als het rijkst goudhoudende wordt beschouwd en waardoor tevens een verbinding over land met Fransch Guyana zou ontstaan.

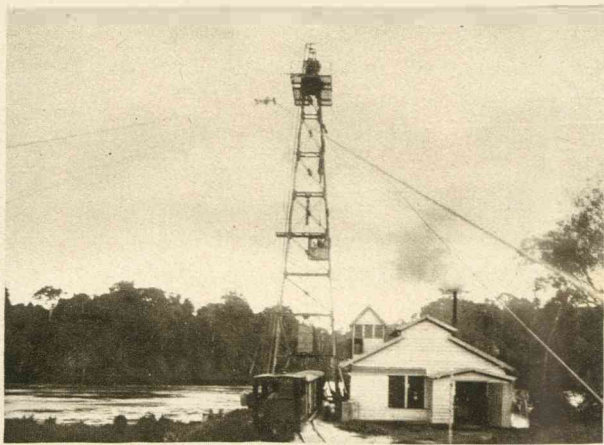
Gelegenheid om te overnachten bestaat te Dam niet. Door de welwillendheid van den telefonist-haltechef aldaar worden we in de gelegenheid gesteld den nacht te zijnen huize door te brengen en, verfrist door een verkwikkenden slaap, vertrekken we den volgenden morgen zes uur weder naar Paramaribo, waar we des middags kwart voor vijf aankomen.

Vrachtgoederen gaan op de terugreis bijna niet mee. Alleen in den tijd, dat de balata wordt vervoerd, zijn de goederenwagens dikwijls gevuld. Te Kwakoe-gron is een uur oponthoud om de politie gelegenheid te geven alle passagiers met hun bagage te visiteeren, volgens voorschrift der Goudverordening.

In Paramaribo aangekomen begeven we ons zoo spoedig mogelijk naar huis, om door een frisch bad wat op te knappen en daarna uit te rusten van de vermoeienissen van ons tweedaagsch uitstapje langs den spoorweg in Suriname.



GEZICHT OP DE SPOORBAAN, ongeveer 1 K.M. voorbij Kwakoe-gron bij den Maãbberg.



KABELSTATION. Een trein staande onder den toren.



DE „DAM”, de laatste waterval in de Sarakreek in den drogen tijd.



KABELSTATION. - GEZICHT OP DE SURINAMERIVIER.