



# Geschiedenis van de Landsspoorweg



## Omslagfoto:

Het treinstation aan het Vaillantsplein (1906)

Eén van de dieseltreinen (1972)

Stoomlocomotief 'Gege' tijdens een stop in Lelydorp (1960)

Eén van de twee kleine draisines die gebruikt werden voor inspectie van de spoorbaan, ziekenvervoer en toerisme (1959)

## Bron foto's:

Frans Bubberman, Rheden, Nederland: pagina's 16, 25 B, 25 O, 30 LMI, 30 LO, 30 RO, 35 RB, 36 en 40 B

Gezusters Curiel, Paramaribo, Suriname: pagina 18

H.J.A. Duparc (Stichting NVBS Railverzamelingen), Amersfoort, Nederland: omslag RB, pagina's 21 RM, 26, 30 LB en 38

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter, Duitsland: pagina 24

Van Leeuwen, Nederland: pagina 29

R. Luyken (Stichting NVBS Railverzamelingen), Amersfoort, Nederland: omslag RO, pagina's 21 RB, 21 LM, 27, 30 RMI, 30 LM2, 30 RM2, 34 O en 40 O

Stichting NVBS Railverzamelingen, Amersfoort, Nederland: omslag LO, pagina's 9, 12 O, 34 B, 35 LB, 35 LO en 35 RO

Surinaams museum, Paramaribo, Suriname: pagina 23

Roy Tjin, Paramaribo, Suriname: pagina's 21 LO en 21 RO

Tropenmuseum, Amsterdam, Nederland. Collectie nummers: 60052086, 06927490, 10030968, 07030421, 071308, 10030958, 077 JP, 0723516 en 60053971: omslag LB, pagina's 10, 14, 15, 17, 19 B, 19 O, 30 RB en 42

Ruth Vriesde, Paramaribo, Suriname: pagina's 37 L en 37 R

David Wagner, Verenigde Staten: pagina's 12 B en 21 LB

Eric Wicherts, Calgary, Canada: pagina's 11 en 41

Henk van Wijk, Bennekom, Nederland: pagina 28

Govert Zijlmans, Barendrecht, Nederland: pagina's 32 en 33

De trajectkaart op pagina 8 is van de American Geographical Society, blad Georgetown, uit 1930

Meer technische informatie over de Landsspoorweg en een uitgebreide literatuurlijst kan gevonden worden in: Wicherts, E. 2004. *The railway of Suriname, the Landsspoorweg 1902 – 2002*. ISBN 0-9734871-0-6

ISBN 978-90-816755-8-1

NUR-code 210

Een uitgave van Veka Productions

E-mail: [veltmak@xs4all.nl](mailto:veltmak@xs4all.nl)

Eerste druk: 2012

Tekstcorrecties : Auke J. Hielkema

CTP & Druk : Drukkerij Leo Victor

Grafische vormgeving : Drukkerij Leo Victor

# **Geschiedenis van de Landsspoorweg**

**Eric Wicherts**

**en**

**Jan Veltkamp**



# Inhoud

1	<i>Aanleiding</i>	5
2	<i>Spoorbreedte en traject</i>	6
3	<i>Aanleg</i>	9
4	<i>Locomotieven en ander rollend materieel</i>	20
5	<i>Stations en haltes</i>	29
6	<i>Dienstregeling en treinkaartjes</i>	29
7	<i>Personeel</i>	38
8	<i>Andere activiteiten</i>	39
9	<i>Huidige situatie</i>	39
	<i>Trefwoordenlijst</i>	43



## I Aanleiding

In de loop van de 19<sup>de</sup> eeuw werden veel plantages verlaten vanwege gebrek aan geld en arbeidskrachten. De landbouw was nog altijd heel belangrijk maar daar ging het helemaal niet goed mee. Concurrentie van andere gebieden voor tropische producten was zo groot dat het prijsniveau van Surinaamse producten, zoals bijvoorbeeld suiker, te hoog lag. Export van sinaasappel- en grapefruitvruchten was haast onmogelijk als gevolg van de onregelmatige beschikbaarheid van scheepsruimte. En de cacaoteelt kwam in ernstige problemen door het optreden van ziekten.

Omstreeks 1880 werden er in het binnenland grote hoeveelheden goud gevonden. Er ontstond onder de bevolking een ware 'goudkoorts'. In 1900 werkten er ruim 5500 mensen in de goudindustrie. In die tijd waren het nog vrijwel alleen ondernemingen die zich met de goudwinning bezig hielden. In 1903 werd begonnen met de goudwinning in handkracht, het zogenaamde kleinbedrijf. Deze mensen werkten voor zichzelf, zonder machines.

Voor de mensen die werkten in de goudindustrie was de reis naar hun werk in het binnenland via de Suriname- of Marowijnerivier heel vermoeiend. De buitenboordmotor was nog niet uitgevonden. Men wilde dat er een snellere manier van reizen zou komen. Vervoer per auto of vrachtwagen was er ook nog niet. De eerste auto werd pas in 1910 in Suriname ingevoerd. Zo ontstond het idee van een spoorlijn.

Voor de ontsluiting van het binnenland diende in 1896 de minister van Waterstaat in Nederland, ingenieur Cornelis Lely, een plan in voor de aanleg van een spoorweg van Paramaribo

naar het binnenland. Ook moest onderzocht worden welke mineralen er in het binnenland voorkwamen, waar en in welke hoeveelheden. Dat onderzoek werd uitgevoerd door de Maatschappij Suriname, een Nederlands bedrijf. Het onderzoek werd uitgevoerd en er werd een spoortracé bepaald. Maar vervolgens slaagde deze maatschappij er niet in voldoende geld bijeen te krijgen voor de uitvoering van het project.

De minister van Koloniën vond dat de Nederlandse regering zich dan garant moest stellen. Er werd toen met de Maatschappij Suriname een overeenkomst gesloten. De Maatschappij Suriname deed afstand van al haar rechten en eigendommen tegen vergoeding van de kosten die ze tot dan toe had gemaakt. Zodoende kwamen alle gegevens en ontwerpen in het bezit van de Nederlandse regering.

Op 23 juli 1903 werd in Nederland de wet goedgekeurd waarin tot de aanleg van de spoorweg van Paramaribo naar de Surinamerivier nabij het Marrondorp Kadjoe werd besloten. In 1902 had de Nederlandse minister van Koloniën, Van Asch van Wijck, die vroeger gouverneur van Suriname was geweest, al aan ingenieur Lely gevraagd of hij gouverneur van Suriname wilde worden. Deze wilde wel als onmiddellijk met de aanleg van de spoorweg zou worden begonnen. In 1903 kwam ir. Lely als de nieuwe gouverneur naar Suriname. Het spoorbedrijf werd 'Koloniale Spoorwegen' genoemd.

## 2 Spoorbreedte en traject

Wanneer men een spoorweg gaat aanleggen is de eerste vraag: "Welke **spoorbreedte** wordt er aangehouden?" De spoorbreedte is de afstand tussen de binnenkanten van de spoorstaven (rails). Tegenwoordig is in de wereld de meest



algemene spoorbreedte 1435 mm. Maar er zijn een aantal landen waar een andere spoorbreedte wordt aangehouden, zoals het zogenaamde kaapspoor (1067 mm). De naam kaapspoor is ontleend aan de spoorweg bij Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika. Voorbeelden zijn, behalve Zuid-Afrika, Japan en Indonesië. Rusland en omliggende landen en Spanje gebruiken een wijder spoor (1520 mm). Ook is er nog het zogenaamde meterspoor (1000 mm) wat tot voor kort vrij algemeen was in delen van Frankrijk.

Hoe groter de spoorbreedte is, des te beter is de stabiliteit van de spoorlijn. Maar ook nemen bij een grotere spoorbreedte de aanleg- en onderhoudskosten sterk toe. Toen de aanleg van de spoorlijn van de Koloniale Spoorwegen was aanvaard werd voor een kleinere spoorbreedte gekozen, aangezien er geen grote hoeveelheid verkeer werd verwacht en de aanleg- en onderhoudskosten zo beperkt zouden kunnen worden gehouden. Men besloot tot het meterspoor. Dat was vreemd omdat alle hoofdlijnen in Nederlandsch-Indië, het latere Indonesië, waren gelegd op kaapspoor. Men zou verwachten dat in Suriname dezelfde spoorbreedte gekozen zou worden. Daar werd wel voor gepleit omdat dan alle werktekeningen en gereedschappen uit Nederlandsch-Indië onmiddellijk bruikbaar zouden zijn. Toch werd er dus anders beslist. De reden was dat er plannen waren in Frans Guyana voor de aanleg van een spoorweg met 1000 mm breedte. Men dacht dat er dan gemakkelijk een spoorverbinding zou ontstaan tussen de beide Guyana's. Maar het is anders gelopen. Die lijn is nooit gebouwd.

In de tweede plaats is de keuze van het traject heel belangrijk. De Maatschappij Suriname had al het meeste veldwerk gedaan. Daar maakte de Koloniale Spoorwegen gebruik van. De route zou als volgt worden: Paramaribo Centrum - Kofiedjampo (later

is dat Lelydorp geworden) - Republiek - Kwakoe Gron - Maäbo - Surinamerivier (Kabel) - Kadjoe. Oorspronkelijk had men het plan om de spoorlijn helemaal door te trekken tot aan de Lawa-rivier die een deel van de grens met Frans Guyana vormt. De lijn werd daarom Lawaspoorlijn genoemd. In 1907 werd echter besloten dat Dam aan de Sarakreek het eindpunt zou worden, maar de naam Lawaspoorlijn is gebleven. Het is een enkelvoudige spoorlijn, met slechts bij een aantal stations/haltes twee of meer sporen. De kosten van de aanleg van de spoorlijn kwamen ten laste van de regering van Suriname. De inkomsten waren, zo bleek later, veel te optimistisch ingeschat. Er werd dus verlies geleden. In 1950 werd het bedrag dat nog terugbetaald moest worden, kwijtgescholden door de Nederlandse regering. Vanaf toen was de naam van de spoorwegmaatschappij 'Landsspoorweg'.



Troject van de spoorlijn

### 3 Aanleg

Er werd op het Vaillantsplein in Paramaribo een klein, fraai stationsgebouw gebouwd. Dat was het hoofdstation. Daar begon de spoorlijn. Men is in 1903 met de bouw van de spoorlijn begonnen, nadat de eerste lading rails was afgeleverd. Vrijwel de gehele spoorweg werd in handwerk aangelegd. Moderne grondverzetmachines, zoals bulldozers en graafmachines, bestonden niet of waren van zulke grote afmetingen of zo kostbaar dat het ondoenlijk was ze in Suriname te gebruiken. Ook machines voor het leggen van spoorstaven waren niet aanwezig aangezien deze nog nauwelijks beschikbaar waren in de wereld.



*Het station in Paramaribo op het Vaillantsplein (1908)*

De eerste stoomlocomotief, de 'KS 1', ging op 1 mei 1904 rijden. Vanaf het Vaillantsplein ging de spoorlijn over de Heiligenweg en vervolgens door de Saramaccastraat naar de

Zwartenhovenbrugstraat. Vandaar ging het zuidwaarts over de Domineekreek, nu Saramaccakanaal geheten, waar een speciale draaibrug was gemaakt, naar de voormalige plantage Beekhuizen.



*Spoorbaan in de Saramaccastraat, omstreeks 1920*

Een deel van die voormalige plantage werd door de Koloniale Spoorwegen in gebruik genomen voor de aanleg van een **rangeerterrein**. Ook werden er een station en een werkplaats gebouwd. Het rangeerterrein had een eigen steiger met twee sporen aan de Surinamerivier, wat het aanvoeren van materialen uiteraard makkelijker maakte. De werkplaats beschikte over de juiste werktuigen en had ook een werkput, zodat men ook onder het **rollend materieel** kon werken.

Van Beekhuizen volgde de spoorlijn het Pad van Wanica (nu Indira Gandhiweg) naar Kofiedjomp/Lelydorp en daarna via Onverwacht naar Republiek. In Onverwacht (30 km van



Paramaribo) werden een overdekte loods met twee sporen en een rangeerterrein gebouwd.



Overzicht van het rangeerterrein in Beekhuizen, omstreeks 1960. Het traject van Paramaribo (Vaillantsplein) tot Beekhuizen was niet meer in gebruik

Na Onverwacht kwam het spoor in het savannegebied met uitgestrekte witte zanden. Aangezien er nauwelijks grint en helemaal geen gemalen gesteente beschikbaar was voor **ballast** werd het savannezand daarvoor gebruikt. Het zand werd afgegraven op twee punten, Zanderij 1 (44 km van Paramaribo) en Zanderij 2 (64 km van Paramaribo) Het savannezand was echter niet bijzonder geschikt als ballast. Wanneer het nat is gedraagt het zich als **loopzand** en is het in het algemeen onvoldoende doorlatend.



*Werkplaats in Beekhuizen (1954)*



*Station Beekhuizen (1961)*

De aanleg van de spoorlijn had te kampen met een groot tekort aan personeel. Alle werkzaamheden werden in handwerk uitgevoerd. Marrons, uitstekende houtkappers, verrichtten prima werk bij het kappen van het tracé. Voor het plaatsen van **dwarsbalken** en het leggen van rails werd personeel aangetrokken uit het Caribisch gebied, met name uit Aruba en Curaçao. In 1905 waren er zelfs 1800 mensen aan het werk bij de aanleg van de spoorlijn. Malaria kwam veel voor in het oerwoudgebied ten zuiden van de savanne. Dat had tot gevolg dat bijna iedereen, van hoog tot laag, die aan de aanleg werkte malaria kreeg. De Marrons waren wat minder gevoelig voor malaria, maar ook niet geheel immuun. Het gevolg was een voortdurende vervanging van personeel, hoewel de Koloniale Spoorwegen een, voor die tijd, uitstekende medische verzorging had. Er waren langs het traject kleine ziekenhuizen met dokters en verpleegsters. Nu zijn er betere medicijnen dan in 1905 – 1910, hoewel het gebruik van kinine als preventieve bescherming bekend was. Maar het was moeilijk om het personeel de kininetabletten te laten innemen als zij geen malariaverschijnselen hadden.

De volgende plaats langs de spoorlijn was Kwakoegron, op 79,5 km van Paramaribo. Hier werd een redelijk groot stationsgebouw gebouwd, aangezien het ook de politiepost zou worden om de goudbelasting te incasseren. Omdat alle goudactiviteiten boven Kwakoegron plaatsvonden was het dus logisch dat daar de controle plaats zou vinden.

Vlak na Kwakoegron, op 81 km van Paramaribo, stuitte men bij Maäbo op een groot probleem. Hier was een zeer steile heuvel die bijna loodrecht uit de Saramaccarivier oprees en waar men eigenlijk niet omheen kon. Dat zou heel duur worden. Het afgraven van de heuvel, met de hand, zou heel lang duren. Men

zocht een snellere oplossing. Een ingenieur uit toenmalig Brits Guyana stelde voor een methode te gebruiken waarbij een zeer sterke waterstraal gericht werd op het niet al te harde materiaal. Dat materiaal spoelt dan op zeker moment weg met het aflopende water. Er werden daarvoor stoomketels en pompen aangevoerd. Daarna begon men met spuiten. Het afgespoten materiaal vloei­de vanzelf in de snelstromende Saramaccarivier. Overigens was het afsputten van de Maäbo-heuvel het enige deel van het traject waarbij mechanische hulp werd gebruikt.



*Het kappen van een tracé voor de aanleg van de spoorlijn, omstreeks 1907*





*Met een zeer sterke waterstraal werd de Maabo-heuvel afgespoten (1907)*

Op 100 km van Paramaribo kwam men bij de Mindrinetiekreek. Het is eigenlijk een breed moeras. Hier werd een tijdelijke **schraagbrug** gebouwd die werd opgevuld met grondmateriaal, beginnend aan het noordelijke einde. Een locomotiefje, speciaal voor dit doel aangevoerd, duwde kleine **kipkarren** met het stortmateriaal op de brug, waarbij dan de locomotief altijd zorgvuldig op het opgevulde deel bleef. Deze werkwijze werd in die tijd ook in vele andere landen voor de aanleg van spoorlijnen toegepast. In het midden van de dam die zo ontstond werd een duiker geplaatst zodat het water in de kreek gemakkelijk kon worden afgevoerd.

Op 133 km van Paramaribo bereikte het spoortraject de Surinamerivier. De keuze hier was een kostbare brug te bouwen of een veerpont naar de andere kant van de rivier in gebruik te nemen. Er werd voor nog een andere oplossing gekozen.

Aangezien niet werd verwacht dat het traject aan de andere kant van de Surinamerivier grote hoeveelheden vracht zou opleveren

en dat een veerpont veel te veel afhankelijk zou zijn van de sterk wisselende waterstand werd besloten een kabelinstallatie te maken.

Er werd op elke oever een stalen toren gebouwd van 20 meter hoog. Daartussen werd een hangkabel gespannen waarlangs een transportkabel werd getrokken door een stoommachine op de noordelijke oever. Aan de transportkabel werd een passagierscabine gehangen, of een vrachtvlonder. Ook werd rollend materiaal op deze wijze vervoerd voor het traject ten zuiden van de rivier. De kabelconstructie was berekend op een ladinggewicht van maximaal 6 ton en een vervoerscapaciteit van 15 ton per uur. De plaats werd Kabel Station genoemd: Kabel Station Noord en Kabel Station Zuid. Er lagen in Kabel Station Noord verschillende sporen en later werden er ook verblijven voor het spoorwegpersoneel gebouwd. In 1909 werd de kabelinstallatie in gebruik genomen. Later is er ook een ziekenhuis gebouwd: het Prinses Juliana Hospitaal.



*Spoorwegovergang tussen Berg en Dal en Brownsweg (1969). Dit verkeersbord was op vele kruisingen langs het traject geplaatst*

In Paramaribo werden een aantal houten kisten gebouwd die zo groot waren dat er precies twee op een 2-assige goederenwagon pasten. Zodoende hoefden op Kabel Station de goederen voor de goudzoekers niet aan elke kant van de rivier overgeladen te worden. De goederen konden dus met kist en al direct op eenzelfde wagon aan de overkant geplaatst worden. Elke kist had een hijs oog. Het betrof dus wat we tegenwoordig containervervoer noemen, iets dat in die tijd nog vrijwel niet bestond.



*Kabelinstallatie met passagierscabine over de Surinamerivier bij Kabel Station, omstreeks 1915. In de cabine was plaats voor twaalf personen*

Vanaf Kabel Station Zuid waren er geen belangrijke **kunstwerken** nodig tot het eindpunt bij Dam. In Dam werd een eenvoudig stationsgebouw gebouwd met twee sporen.

De officiële opening van de spoorweg vond plaats op 28 maart 1905 met vele officiële gasten op de eerste rit van Paramaribo naar Republiek (41,2 km van Paramaribo) en weer terug. In januari 1906 werd de dienst doorgetrokken tot Kwakoegrón (79,5 km van Paramaribo), in januari 1908 tot 99,6 km van Paramaribo en in december 1911 tot aan het uiteindelijke eindpunt Dam, bij de zuidelijkste grote stroomversnelling in de Sarakreek, op 175 km van Paramaribo.

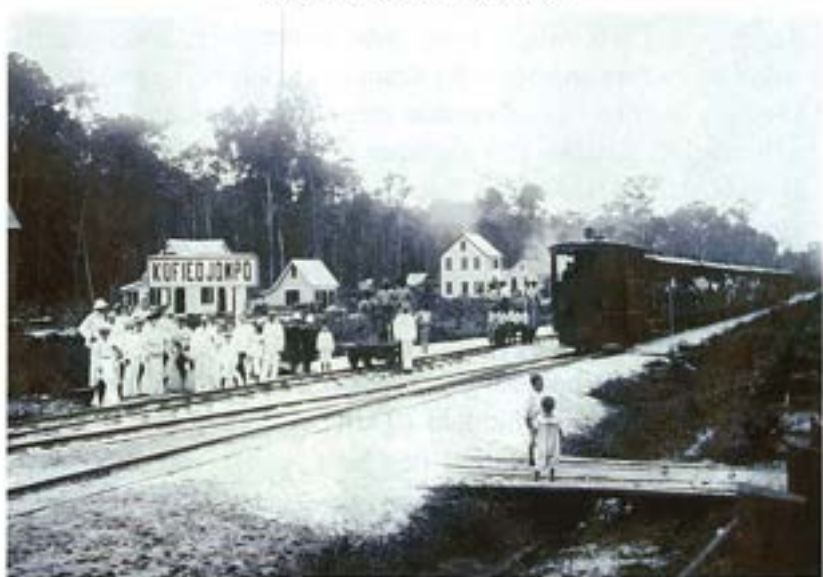


*Eindpunt van de spoorlijn: station Dam, omstreeks 1915*





*Officiële opening in Paramaribo van het spoorwegtraject van Paramaribo tot  
Republiek op 28 maart 1905*



*Station Kafiedjampo, het latere Lelydorp, op de dag van de officiële opening van  
het eerste deel van de spoorlijn (28 maart 1905)*

## 4 Locomotieven en ander rollend materieel

### *Locomotieven*

De Koloniale Spoorwegen bestelde bij de locomotiefbouwer Borsig in Duitsland zes dezelfde stoomlocomotieven. Ze waren genummerd: 'KS 1' tot en met 'KS 6'. Als voorbeeld diende het stoomlocomotief type van de Semarang Stoomtram in Nederlandsch Indië. Voor het traject Kabel Station Zuid tot Dam werden bij Düsselwerk, ook in Duitsland, twee kleinere stoomlocomotieven besteld: de 'Maäbo' en de 'Kadjoe'. Deze waren zo gebouwd dat ze op eenvoudige wijze gedemonteerd konden worden in delen die niet zwaarder waren dan 4 ton. Daardoor kon men gebruik maken van de kabelinstallatie om rollend materieel over te zetten op de rails van het traject van Kabel Station Zuid naar Dam.

Omstreeks 1910 wilde men wat zwaardere en sterkere stoomlocomotieven kopen. Bij Kraus (nu KrausMaffei geheten) in Duitsland werden twee dezelfde stoomlocomotieven, de 'Dam' en de 'Gege', besteld. Die zagen er echt uit als een locomotief. Later kocht de Koloniale Spoorwegen een derde, grotere, stoomlocomotief: de 'Para'. Deze werd in 1916 gebouwd in Nederland bij Backer & Rueb in Breda. Deze locomotief kon vermoedelijk niet door Kraus gebouwd worden omdat, vanwege de Eerste Wereldoorlog (1914 - 1918), Duitsland geen buitenlandse bestellingen aannam. De stoomlocomotieven reden in de praktijk gemiddeld 20 km per uur.

### *Passagiersrijtuigen*

De Koloniale Spoorwegen kocht in België bij de firma Métallurgique zes passagiersrijtuigen. Ze werden gebouwd op



*Enkele stoomlocomotieven die bij de Landsspoorweg in gebruik waren: 'Dam', 'Gege', Maäbo', Borsig locomotief' en 'Para' (locomotief en detail)*

een stalen **chassis** en met een houten opbouw. Ook kocht men nog zes bagagewagens die even groot waren. De passagiersrijtuigen waren in het midden van een schot voorzien met een deur aan één kant van het schot. De beide afdelingen waren als spiegelbeeld uitgevoerd waarbij één deel 1<sup>ste</sup> klasse

was en het andere deel 2<sup>de</sup> klasse. De rijtuigen hadden aan de voor- en achterzijde vrij ruime balkons. De rijtuigen waren, behalve aan de kopeinden, niet voorzien van glas en evenmin van schaduwborden, die vaak in de tropen werden gebruikt tegen de zon. Later werden schuine houten schaduwborden aan de buitenkant aangebracht. Verlichting was in de beginperiode met petroleumlampen waarvan de schoorstenen boven het dak uitstaken. Later werden de petroleumlampen vervangen door elektrisch licht, gevoed door batterijen en nog weer later kwam er een stoomturbine-dynamo op de locomotief.

De koppeling tussen twee rijtuigen bestond uit het toentertijd algemene systeem waarbij een dubbele oog-en-haak aangedraaid kon worden zodat de trein minder last had van schokken bij het optrekken en afremmen. De passagiersrijtuigen en bagagewagens hadden alleen een handrem, die werkte op vier wielen van een **draaistel**. De Koloniale Spoorwegen bouwde in eigen beheer nog eens zes passagiersrijtuigen. Daarvoor werd gebruik gemaakt van de onderstellen van de platte wagens die tijdens de aanleg van de spoorweg voor het vervoer van rails en andere materialen waren gebruikt. Deze rijtuigen hadden geen middenschot en de balkons waren wat kleiner dan die van de in België gekochte passagiersrijtuigen.

Drie andere platte wagens werden verbouwd tot excursierijtuigen. Deze waren rondom open en hadden minimale voorzieningen. Ze waren zeer populair. Een trein met deze rijtuigen stond bekend als 'de feesttrein'.

#### *Slaaprijtuigen en directierijtuig*

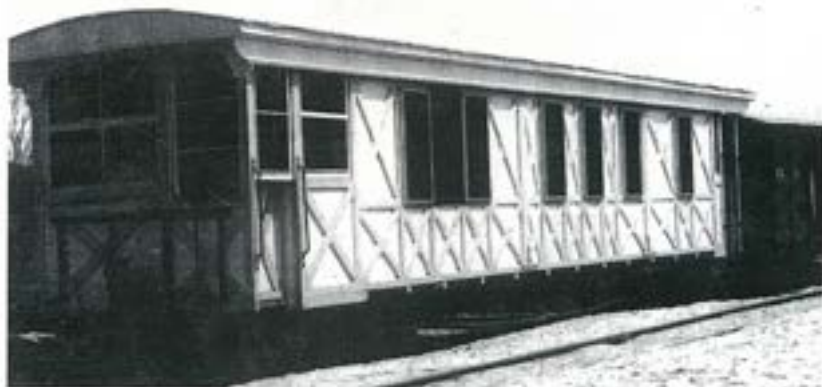
De Koloniale Spoorwegen had gedurende de aanlegperiode van de spoorlijn tenminste twee slaaprijtuigen voor groepen



baanwerkers. Ook was er een directierijtuig. Het laatste was, gezien het uiterlijk, duidelijk ontworpen door dezelfde architect als het station in Paramaribo.

### *Draisines*

De Koloniale Spoorwegen bouwde, ook in eigen beheer in de werkplaats in Beekhuizen, twee **draisines**, vierwielige rijtuigjes, aangedreven door een automotor, met zitplaatsen voor maximaal 10 passagiers. Dit materiaal was hoofdzakelijk in gebruik als inspectievoertuigen en, in geval van nood, ook voor het vervoer van patiënten naar een ziekenhuis. Ook kon een draisine worden gehuurd voor een excursie.



*Directierijtuig*

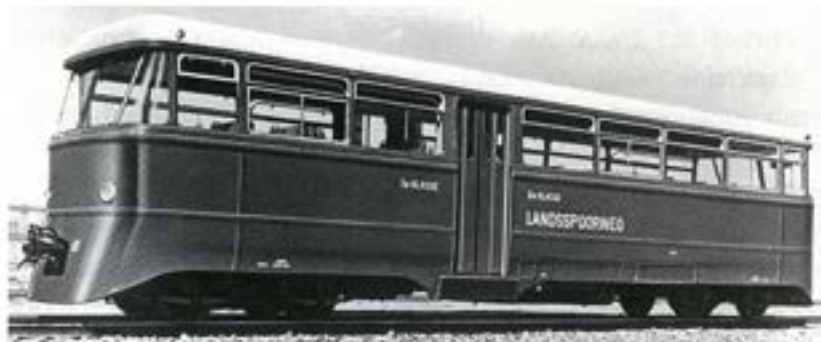
### *Dieseltreinen*

Het eerste moderne passagiersrijtuig was de diesrailbus #1, gebouwd in de Verenigde Staten van Amerika. Deze trein is waarschijnlijk kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog in gebruik genomen. In 1974 werd de treindienst met dit voertuig gestaakt. Blijkbaar waren de ervaringen met deze trein minder geslaagd, aangezien er geen nabestellingen zijn gevolgd.

De volgende serie van werkelijk modern materieel betrof de drie drievoudige treinstellen #2, #3 en #4. Dit materieel was ontworpen en gebouwd door Linke-Hofmann-Busch (LHB) in Duitsland en kwam in augustus 1954 in gebruik.

Deze treinstellen bestonden uit een motorrijtuig en twee volgrijtuigen. Het motorrijtuig had een motor die twee assen van een draaistel aandreef. In Suriname werd dit motorrijtuig soms ook als draisine aangeduid. Het motorrijtuig was verdeeld in een 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> klasse en kon bestuurd worden aan beide einden. Eén van de volgrijtuigen had 3<sup>de</sup> klasse zitplaatsen en het tweede volgrijtuig was ook 3<sup>de</sup> klasse en had een bagageruimte. Alle rijtuigen hadden een toilet. Aan het eindpunt kon het motorrijtuig omrijden en weer aankoppelen aan de volgrijtuigen om in de omgekeerde richting te rijden.

Deze treinstellen konden 70 km per uur rijden, in de praktijk gemiddeld 40 km per uur. Zodoende werd de reistijd dus enorm bekort ten opzichte van het stoommaterieel. Het rijcomfort was uiteraard ook veel beter. Een groot nadeel was dat de glazen ramen slechts gedeeltelijk geopend konden worden. Ook hadden de treinstellen geen schaduwborden tegen de zon. Ze waren in feite onvoldoende aangepast aan het tropische klimaat.



*Dieseltrein van Linke-Hofmann-Busch (LHB)*



*Interieur van dieseltrein (1954)*



*Gloednieuwe dieseltrein in december 1954 op het station bij het Vaillantsplein.  
Het treinstel heeft nog geen nummer*

### *Goederenwagens*

Behalve de 4-assige gesloten bagagewagens van Métallurgique waren er ook 2-assige platte wagens van dezelfde bouwer. Verder

bezat men een aantal 2-assige watertankwagens, een aantal 4-assige tankwagens voor vliegtuigbenzine, een stoomkraan en enige handlorries.

De watertankwagens deden vooral dienst op meer afgelegen delen van het traject als extra waterwagen voor de stoomlocomotieven. Ook werd er drinkwater mee naar Paramaribo gebracht, vanuit Republiek, in tijden van grote droogte.



*Watertankwagen met twee assen (1972)*

De merkwaardigste wagens waren de tankwagens die werden gebruikt voor het vervoer van vliegtuigbenzine van Beekhuizen naar vliegveld Zanderij. Het was een vervoer van hoogst brandgevaarlijk materiaal en dat met een stoomtrein op 1000 mm spoorbreedte. Het is waarschijnlijk een eenmalig voorkomen in de geschiedenis van het spoorwegwezen in de wereld. De oliemaatschappij Shell was de leverancier van de



vliegtuigbenzine. Dit vervoer duurde van 1944 tot 1961 toen de Landsspoorweg haar werkplaats en rangeerterrein op Beekhuizen verloor en het vervoer van de vliegtuigbenzine met tankauto's plaats ging vinden.



*Tankwagen voor het vervoer van vliegtuigbenzine van de aanlegsteiger in Beekhuizen naar Zanderij (1959)*

Handlorries werden gebruikt door het personeel om zich gemakkelijk te kunnen verplaatsen over kleine afstanden voor het uitvoeren van werkzaamheden op of langs het spoor.



*Handlorrie voor het vervoer van personeel voor het verrichten van werkzaamheden op en naast het spoor, omstreeks 1980*

## 5 Stations en haltes

De trajectkaart vertoont verschillende namen van stopplaatsen langs de lijn. De meeste hadden een klein haltegebouwtje, vaak niet meer dan een dakje. Iedere dertig km moest er water worden ingenomen door de stoomlocomotieven en iedere tachtig kilometer stookhout. Er werd gebruik gemaakt van regenwater of van water uit een kreek of een rivier. Op sommige stopplaatsen was een watertank aanwezig. Het water werd dan met de hand overgepompt.



*Loden van stookhout voor de stoomlocomotief (een Borsig),  
in Kwakoebron (1973)*

## 6 Dienstregeling en treinkaartjes

In de beginjaren deed 'Koloniale Spoorwegen' goede zaken op het traject Paramaribo – Republiek en terug. De inkomsten waren zeer bevredigend. Dit was het gevolg van het verkeer



*Een aantal stations en haltes (van links naar rechts en van boven naar beneden): Onverwacht, Zanderij I, Berlijn, Kwakoegrón, Guyana Goud Placer, Gros-Placer, De Jong-Zuid en Brownsweg*



van de vele kleine boerenbedrijven ten zuiden van de stad, o.a. voor het vervoer van groenten, fruit en melk naar de markt in Paramaribo. De overheid had land beschikbaar gesteld aan mensen die daar een landbouwbedrijf wilden starten.

In het begin reden er drie treinen per dag tussen Paramaribo en Republiek. Ten zuiden van Republiek reed er twee keer per week een trein naar Kwakoe Gron. Eén van deze twee treinen reed door naar Kabel Station Noord, met een aansluitende verbinding op het traject van Kabel Station Zuid tot Dam.

De kabelinstallatie was in gebruik van 1909 tot 1924 toen men bepaalde defecten vond in de draagkabel. Men dacht dat het sterk verminderde verkeer het niet de moeite waard maakte om kostbare vernieuwingen aan te brengen. Vanaf die tijd werd de oversteek gemaakt per boot of vlot.

De wereldcrisis van de jaren 30 was rampzalig voor de spoorwegen. Toen de economische situatie in de wereld wat verbeterde deed zich een ander probleem voor. Het wegnen werd uitgebreid, o.a. direct evenwijdig aan het spoor, en er kwamen 'wilde bussen' op de weg. Daardoor namen de inkomsten voor de Landsspoorweg sterk af. Zodoende werd de situatie kritiek. De spoordienst werd tot het uiterste ingekrompen. Voortdurend waren er geruchten dat de spoorlijn zou worden opgeheven.

De jaren 40 brachten een opleving voor het spoorvervoer, zodanig zelfs dat de Koloniale Spoorwegen winst maakten en de gedachten uitgingen naar modernisering, waar de aankoop van dieselrailbus #1 het gevolg van was.

Vlak na de Tweede Wereldoorlog nam het treinverkeer weer

af omdat er meer auto's en bussen op de weg kwamen. Toch werd er omstreeks 1950 aan vernieuwing gedacht toen de economische situatie in Suriname beter werd. In 1952 werden er drie driewagentreinstellen besteld die in 1954 in gebruik werden genomen.

DAGELIJKSCH Heenreis			KOLONIALE SPOORWEGEN Dienstregeling - Paradiſtrict.	DAGELIJKSCH Terugreis		
Tr. 3	5	7		Tr. 8	6	4
7.35	12.30	3.40	Vaillantsplein . . . . .	8.05	2.30	5.40
s	s	s	Gemeene Landsweg . . . . .	s	s	s
7.50	s	s	Beekhuizen . . . . .	s	s	s
s	s	s	Saron . . . . .	s	s	s
s	s	s	Goede Verwachting . . . . .	s	s	s
s	s	s	Ephraïmszegen . . . . .	s	s	s
s	s	s	Frederikshoop . . . . .	s	s	s
s	s	s	Hanna'slust . . . . .	s	s	s
s	s	s	Welgedacht . . . . .	s	s	s
s	s	s	Mon Plaisirweg . . . . .	s	s	s
s	s	s	Commissarisweg . . . . .	s	s	s
s	s	s	Helena Christina . . . . .	s	s	s
s	s	s	Bergershoopweg . . . . .	s	s	s
s	s	s	Braamschoop . . . . .	s	s	s
s	s	s	Houttuinweg . . . . .	s	s	s
8.35	1.30	4.40	Lelydorp . . . . . 16.86 V.	6.55	1.40	4.45
8.40		4.48	" . . . . . A.	6.50		4.35
s		s	Schotelweg . . . . .	s		s
s		s	Javaweg . . . . .	s		s
s		s	Van Hattem Tracé . . . . .	s		s
s		s	Libanonweg . . . . .	s		s
s		s	Palisadenweg . . . . .	s		s
s		s	Copieweg . . . . .	s		s
s		s	Bijlhoutweg . . . . .	s		s
s		s	Groenhartweg . . . . .	s		s
s		s	Rijsdijkweg . . . . .	s		s
s		s	Nijssenweg . . . . .	s		s
s		s	Toolseedaweg . . . . .	s		s
s		s	Meursweg . . . . .	s		s
9.10		5.30	A. Onverwacht . . . . . 29.5	5.55		3.45
			V. " . . . . .			
			Stopplaats . . . . . 3.2			
			Stopplaats . . . . . 3.5			
			Republiek . . . . . 41.2			

Dienstregeling van Paramaribo tot Republiek, omstreeks 1915; 's' betekent 'stopt op tijdig verzoek'

Het nieuwe materiaal werd enthousiast ontvangen, maar uiteindelijk liep het vervoer toch weer terug. In 1957 werd het spoortraject Paramaribo (Vaillantsplein) – Beekhuizen gesloten. Maar dat was nog niet alles. Zoals overall moest het spoor wijken voor de auto en in Suriname ook voor de verbreding van het Pad van Wanica. In 1961 werd het spoortraject ingekort tot Onverwacht.

### Dienstregeling Kol. Spoorwegen.

Trein 1 Dinsdag	Dienst naar de GOUDZONE Stations en Halten				Trein 2 Woensdag
v.m.			K.M.		
7,-	V	Vaillantsplein	0	A	4,45
7,40	A	Lelydorp	16.85	V	4,05
7,45	V	"		A	4,-
8,10	A	Onverwacht	29.5	V	3,35
8,20	V	"		A	3,30
8,44	A	Republiek	41.2	V	3,06
8,51	V	"		A	2,57
S.O.V.		Zanderij I	44.75		S.O.V.
9,13	A	Berlijn	52.4	V	2,35
9,18	V	"		A	2,30
S.O.V.		Zanderij II	61.60		S.O.V.
9,44	A	Sectie O	64.70	V	2,04
9,48	V	"		A	2,-
10,25	A	Kwnkoegron	79.1	V	1,23
10,47	V	"		A	12,22
11,27	A	Guyana Goud Placer	95.7	V	11,42
11,37	V	"		A	11,37
11,47	A	De Jong-N.	99.5	V	11,27
11,52	V	"		A	11,19
12,-	A	Gros-Placer	102.6	V	11,11
12,10	V	"		A	10,56
12,18	A	De Jong-Z.	105.5	V	10,48
12,23	V	"		A	10,45
12,50	A	Brownsweg	115.5	V	10,20
12,55	V	"		A	10,15
1,40	A	Kabelst-N.	133	V	9,30
3,-	V	Kabelst-Z.	134	A	8,35
3,40	A	Abontjeman	145.25	V	7,55
3,45	V	"		A	7,50
S.O.V.		Adjama	151.8		S.O.V.
4,35	A	Sikakamp	158.5	V	7,-
4,40	V	"		A	6,55
S.O.V.		Gégé	166.5		S.O.V.
5,35	A	Dam	173.1	V	6,-

Dienstregeling voor de trein van Paramaribo naar Dam, omstreeks 1915



*Drukte in Lelydorp bij de trein met bestemming Kabel (1960)*



*Schooltrein in Beekhuizen (1959)*

Daardoor verloor de Landsspoorweg op Beekhuizen de goed voorziene werkplaats, het daar aanwezige station, het rangeerterrein, de werkplaats en de steiger aan de rivier. Dus was er geen benzinevervoer meer per trein en ook geen vervoer meer van schoolkinderen naar Paramaribo.

In dezelfde tijd werd het Brokopondo-project uitgevoerd. Als gevolg daarvan zou de Landsspoorweg door het ontstaan van het Prof. dr. ir. W.J. van Blommesteinmeer het grootste deel van haar traject onder water zien verdwijnen. De stations Kabel en Dam kwamen onder water te liggen.

De situatie op Onverwacht was totaal ongeschikt als werkplaats. Ook waren er onvoldoende reserveonderdelen beschikbaar. Het personeel deed wat het kon. Maar er kon niet worden voorkomen dat er steeds minder materieel beschikbaar was voor het uitvoeren van de dienstregeling.

Er waren per traject treinkaartjes beschikbaar, verschillend van kleur, van vorm en van grootte.



Treinkaartjes voor verschillende trajecten: Onverwacht – Kwakoegrón (72 x 50 mm), Paramaribo – Zanderij I (60 x 56 mm), Poelepantje – Onverwacht (62 x 57 mm) en Onverwacht – Bronsweg (82 x 55 mm)



TARIEVEN EN DIENSTVERGOEDINGEN VOOR DE  
TRAJECTEN PARAMARIBO-KASSE EN TERUG

	2 Surinam	3 Suriname Kaart	4 Ielystary	5 Rijdstijgweg	6 Twinkelmweg	7 Overwacht	8 Noordweg	9 Republiek	10 Bantelij 1 (vliegveld)	11 Bantelij 2	12 Bantelij 3	13 Eendweg	14 Oude Post Plaan	15 De Jong Beert	16 Groen Plaan	17 De Jong Beld	18 Bronweg	19 Kasse
1. Parthe	0,30 0,30 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,70 0,50 0,20	0,80 0,50 0,30	1,20 0,80 0,50	1,50 1,00 0,60	1,80 1,20 0,70	2,20 1,50 0,90	2,90 1,90 1,20	3,60 2,30 1,40	4,80 3,10 1,90	5,00 3,20 2,00	5,00 3,20 2,00	5,00 3,20 2,00	5,00 3,20 2,00	5,00 3,20 2,00	5,00 3,20 2,00
2 Surinam	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
3 Suriname Kaart	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
4 Ielystary	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
5 Rijdstijgweg	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
6 Twinkelmweg	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
7 Overwacht	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
8 Noordweg	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
9 Republiek	0,30 0,20 0,10	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,20	0,60 0,50 0,30	0,70 0,50 0,40	0,80 0,60 0,40	1,00 0,80 0,50	1,20 0,90 0,60	1,40 1,00 0,70	1,60 1,20 0,80	1,80 1,40 1,00	2,00 1,60 1,20	2,20 1,80 1,40	2,40 2,00 1,60	2,60 2,20 1,80	2,80 2,40 2,00	3,00 2,60 2,20	3,20 2,80 2,40
10 Bantelij 1 (vliegveld)	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
11 Bantelij 2	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
12 Bantelij 3	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
13 Eendweg	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
14 Oude Post Plaan	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
15 De Jong Beert	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
16 Groen Plaan	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
17 De Jong Beld	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
18 Bronweg	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20
19 Kasse	0,40 0,30 0,20	0,50 0,40 0,30	0,60 0,50 0,40	0,70 0,60 0,50	0,80 0,70 0,60	1,00 0,90 0,80	1,20 1,10 1,00	1,40 1,30 1,20	1,60 1,50 1,40	1,80 1,70 1,60	2,00 1,90 1,80	2,20 2,10 2,00	2,40 2,30 2,20	2,60 2,50 2,40	2,80 2,70 2,60	3,00 2,90 2,80	3,20 3,10 3,00	3,40 3,30 3,20

Voor kinderen tussen de leeftijd van 3 jaren behoort geen passage te worden betaald, indien zij geen afzonderlijke plaats innemen.

Voor kinderen boven deze leeftijd, doch jonger dan 10 jaren, geldt voor kinderen tussen de leeftijd van 3 jaren - 10 jaren de kinderlijke tarieven. Kinderen van 10 tot 12 jaren betalen de helft van de gewone prijs verschuldigd.

Bij twijfel omtrent de ouderdom van kinderen besluit de plaatsvoerende treinbeambte of Stationschef.

Voor de Verloven-ticket geldt dit:  
De regel - 1e klas  
De regel - 2e klas  
De regel - 3e klas

Overzicht van de prijzen voor de verschillende trajecten, omstreeks 1960

De dieseltreinen hadden heel ander onderhoud nodig dan de oude stoomrijtuigen en locomotieven. Zonder een goed uitgeruste werkplaats was dat niet mogelijk. In 1974 was reeds één van de drie dieseltreinstellen niet meer te repareren. In 1994 reed er geen enkele van de dieseltreinen meer.

In 1986 werd tijdens de Binnenlandse Oorlog de trein die onderweg was van Onverwacht naar Brownsweg beschoten door militairen van het Nationaal Leger. Daarbij werd een meisje ernstig gewond. Toen heeft men de treindienst gestaakt. Al het materieel werd daarna overgebracht naar het stationsterrein in Onverwacht.



*Passagiersrijtuigen in Onverwacht in 1994. Het licht blauw/wit geschilderde rijtuig (links op de linkerfoto) is een origineel rijtuig van Métallurgique. Het groenwit geschilderde rijtuig (rechts op de linkerfoto en op de rechter foto) is indertijd gebouwd door Koloniale Spoorwegen in Beekhuizen. Het balkon ervan is kleiner dan van het andere rijtuig*

In 1994 werd de Stichting Nationaal Spoor opgericht. Men wilde van de Landsspoorweg een treindienst voor toeristen maken. Delen van het traject werden schoon gemaakt door vrijwilligers. Ook werden enkele passagiersrijtuigen weer gebruiksklaar gemaakt. Als stoomlocomotief werd de 'Para' in gereedheid gebracht. De eerste rit eindigde al vrij snel. De locomotief ontspoorde bij Bersaba als gevolg van verrotte dwarsliggers.

Daarna heeft men het tracé verder opgeknapt en is de trein toch weer gaan rijden. Dat is het geval geweest tot in 1996. De trein was over het algemeen goed bezet. In een bagagewagen was ook een generator (lichtmotor) geïnstalleerd, zodat er koude dranken geserveerd konden worden. In 1996 is de treindienst gestaakt omdat de veiligheid in gevaar kwam. Er was geen geld om het tracé verder op te knappen. Vrijwel zeker moest ook de stoomlocomotief grondig worden herzien.

## 7 Personeel

Er is weinig bekend over het aantal personeelsleden voor de uitvoering van de treindienst en het onderhoud van de spoorbaan. In 1969 had de Landsspoorweg 109 mensen in dienst. De grootste groep (41) betrof mensen die belast waren met het onderhoud van de spoorbaan. Verder waren er o.a. zeven machinisten en veertien monteurs en smeedders.



*Spoorwegpersoneel in Onverwacht (1960)*



## **8      Andere activiteiten**

Behalve het vervoeren, aan de hand van een dienstregeling, van mensen en vracht over het in de loop van de tijd flink ingekrompen traject werden er ook volop andere activiteiten ontplooid.

Voorbeelden zijn:

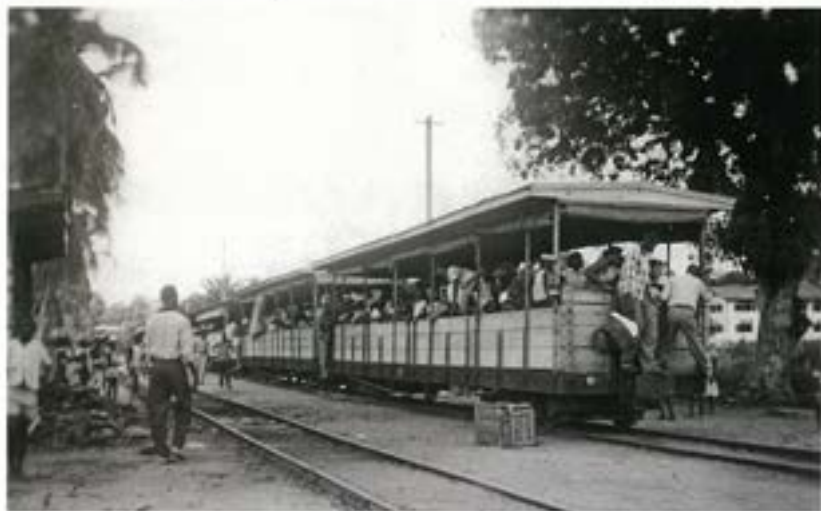
- houttransport
- vervoer van schoolkinderen van Onverwacht naar Paramaribo en terug
- vervoer van drinkwater van Republiek naar Paramaribo in perioden van grote droogte
- feesttrein van Paramaribo / Beekhuizen / Onverwacht naar Kabel en weer terug, compleet met muziekbandjes
- vervoer van kinderen en leerkrachten tijdens het jaarlijkse schoolreisje, bijvoorbeeld naar Kabel of voor kinderen van rooms-katholieke scholen naar de RK missiepost aan de Copieweg, tussen Lelydorp en Onverwacht
- reisjes met de draisine naar het binnenland. De draisine kon per dag worden gehuurd. Er gingen twee personeelsleden van de Landsspoorweg mee voor het besturen en het keren van de draisine
- vervoer van zieken naar een ziekenhuis in Paramaribo per draisine

## **9      Huidige situatie**

Alles wat er nog over is van de Landsspoorweg staat in een rampzalige toestand op het voormalige stationsterrein in Onverwacht. Alle rijtuigen zijn volkomen verrot en van de locomotieven bestaan nog slechts de karkassen. Alles van waarde is verdwenen.



*Draisine die per dag kon worden gehuurd. Er gingen twee personeelsleden van de Landsspoorweg mee voor het besturen en het keren (1969)*



*Feesttrein in Kabel (1958). Vele jaren reed deze trein elke zondag van Paramaribo / Beekhuizen naar Kabel en weer terug. Er kon ook gedanst worden in de trein. En er werd gedanst!*



*Houttransport, omstreeks 1960*



*Tijdens zeer droge perioden werd per trein drinkwater vanuit Republiek naar Paramaribo vervoerd, zoals hier in 1912*

Het treinstation van Paramaribo is al lang geleden afgebroken. Op die plaats staat tegenwoordig het hoofdkantoor van Telesur.

Het weer tot leven brengen van een treindienst, bijvoorbeeld voor toeristen, kan vrijwel zeker worden vergeten. Behalve als er ergens een bedrag tussen de 2 en 3 miljoen Euro beschikbaar komt voor investeringen. Dat zou dan kunnen leiden tot georganiseerde reizen vanaf bijvoorbeeld Zanderij naar Kwakoegron, met aansluitend een excursie naar een verlaten winplaats van goud, in bijvoorbeeld Guyana Goud Placer. Misschien heeft men het geluk om een stukje goud te vinden.

Wat zeker wel zou kunnen is de inrichting van een (deel van een) museum waar aandacht wordt geschonken aan de geschiedenis van de Landsspoorweg. De mensen die de spoorweg hebben aangelegd evenals de mensen die zich hebben ingezet voor de **exploitatie** van de Koloniale Spoorwegen / Landsspoorweg verdienen dat.



## Trefwoordenlijst

### *Ballast*

Hier: grof grind waarin de dwarsliggers liggen teneinde de rails in positie te houden

### *Chassis*

Hier: de basis van een rytuig. Hierop worden alle onderdelen gemonteerd

### *Draaistel*

Constructie waaraan de veren en wielen zijn bevestigd en dat in horizontale richting kan draaien

### *Draisine*

Klein voertuig voor op het spoor. Te licht om wagons te trekken. In gebruik voor bijvoorbeeld inspectieritten, ziekenvervoer en voor toerisme

### *Dwarsbalken*

Dikke houten balken waarop de spoorstaven zijn vastgemaakt

### *Exploitatie*

Hier: het in werking brengen en houden van een spoorwegbedrijf

### *Kipkar*

Klein karretje dat tijdens de aanleg van een spoorweg gebruikt wordt voor het vervoeren van zand en stenen over een speciaal daarvoor aangelegd tijdelijk smal spoor. De kar heeft een bak die gekanteld kan worden

### *Kunstwerk*

Door mensen gemaakt bouwwerk dat nodig is voor vervoer, zoals een brug



### *Loopzand*

Onstabiel zand. De zandkorrels hechten zich niet aan elkaar. Het zand komt gemakkelijk in beweging en vloeit uit

### *Rangeerterrrein*

Deel van een stationsterrein waar locomotieven en rijtuigen op het gewenste spoor en in de gewenste volgorde kunnen worden gezet

### *Rollend materieel*

Alle voertuigen voor op het spoor. Het gaat dus om locomotieven, passagiersrijtuigen, goederenwagons, handlorries, draisines e.d.

### *Schraagbrug*

Eenvoudige tijdelijke brug op houten palen. De ruimte tussen de palen wordt na het bouwen opgevuld met grondmateriaal

### *Spoorbreedte*

Afstand tussen de bovenkanten van naast elkaar liggende rails; ook spoorwijdte genoemd



## Waar gaat dit boekje over?

Aan het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw ontstond er in Suriname een ware 'goudkoorts'. De meest fantastische verhalen werden er verteld over de goudvoorraden in het binnenland. Velen trokken naar het binnenland om in de goudindustrie te gaan werken. Omstreeks 1900 werkten er ruim 5500 mensen in de goudwinning. De reis over de rivieren naar het binnenland verliep langzaam en was zeer vermoeiend. Voor de ontsluiting van het binnenland werd de aanleg van een spoorlijn voorgesteld. In 1903 werd een wet daarover door de Nederlandse regering goedgekeurd. Ingenieur Cornelis Lely, de nieuwe gouverneur van ons land, spande zich persoonlijk zeer in om de spoorlijn van Paramaribo naar Dam bij de Sarakreek, een afstand van 175 km, te realiseren. In 1904 reed de eerste trein. Wat voor soorten treinen reden er? Waren er ook stations? Hoe zag de dienstregeling eruit? Waar vond onderhoud plaats? Hoeveel mensen werkten er bij de spoorwegmaatschappij? Wie maakten er van de trein gebruik? Is de trein belangrijk geweest voor activiteiten in het binnenland? Vanaf omstreeks 1960 waren er telkens geruchten dat de treindienst zou worden opgeheven. Wanneer is de treindienst definitief opgeheven en waarom? Er zijn nog slechts restanten op het oude spooreplacement in Orverwacht. Is er een spoorwegmuseum? Over al deze onderwerpen kun je lezen in dit boekje van Suriname Informatie.

In de uitgaven van Suriname Informatie wordt achtergrondinformatie verschaft over uiteenlopende onderwerpen op sociaal, cultureel, technisch, landbouwkundig, medisch etc. gebied. Alle onderwerpen worden belicht vanuit de situatie in Suriname.