

Exploitatie

Zeven paar reizigerstreinen reden vanaf januari 1984 elke weekdag op dit nieuwe baanvak dat, rekening houdend met de kenmerken ervan kan worden bereiden met een snelheid van 120 km/u.

Maar sinds 3 juni zijn er tussen La Louvière en Charleroi elke weekdag 36, meest klokvaste verbindingen (35 in de omgekeerde richting).

Daarvan zijn er per richting 16 IC's Herstal – Luik – Moeskroen die dankbaar gebruik maken van de nieuwe of gemoderniseerde infrastructuur, alsook van enkele andere veranderingen : de verbinding Bergen — Charleroi (spoorboekje:: tabel 54) wordt nu in 28 minuten afgelegd (vroeger 45), terwijl de rit Luik – Moeskroen nu nog maar 2 u. 24 duurt, wat een tijdwinst van een uur betekent.

Het regionale goederenverkeer richt zich vooral naar Bascoup, Anderlues en Fontaine-l'Évêque (een spoor van de oude lijn 112 a bleef behouden tussen deze laatste gemeente en Piéton en de rest van de oude infrastructuur werd volledig opgebroken). De bediening gaat uit van het station Monceau-Vorming en verloopt normaal achtereenvolgens over de lijnen

112 a (gespecialiseerd voor goederenverkeer) en 112.

**

Een nieuw baanvak, sneller en geëlektrificeerd, seininrichting voor tegenspoor en moderne bedieningsapparatuur, de mogelijkheid om hulpreiswegen te gebruiken, vlottere doorstroming van het verkeer in het gebied Marchienne – Monceau... Over het geheel genomen betekenen de uitgevoerde modernisering een verbetering voor het imago en de mogelijkheden van de spoorweg in deze streek, dank zij de betere dienstverlening aan de klant. Tegelijkertijd kunnen de spoorlui hun werk efficiënter en onder betere voorwaarden uitvoeren.

LRG

belgische spoor- mannen in Gabon

*de Transgaboense
op weg naar Booué*



gabon : een rijk en onderbevolkt land

Gabon heeft een oppervlakte die ongeveer negen maal groter is dan die van België, nl. 268 000 km², maar telt amper één miljoen inwoners.

Dat is gedeeltelijk te wijten aan een erg lage landbouwproductie maar, o.a., ook aan de uitgestrektheid van de bossen. Die zijn immers erg dichtbegroeid en bedekken drie vierde van de totale oppervlakte. Ze zijn trouwens één van de economische troeven van het land. Door de ontginning van die bossen, maar vooral van de onderzeese petroleumlagen komen deviezen binnen en kent het land een snelle economische groei.

Daarenboven bevat de ondergrond van Gabon nog andere schatten : mangaan, uranium en vooral ijzererts waarvan de lagen een echte rijkdom voor de toekomst betekenen.

Gabon was destijds «de verschoppeling van het vroegere Frans Equatoriaal Afrika», maar is nu dankzij de exploitatie van zijn rijkdommen een land in volle bloei. Talrijke internationale leningen stellen een vlugge ontwikkeling in het vooruitzicht.

De transgaboense spoorweg

Tot de belangrijke projecten die in Gabon worden gerealiseerd, behoren de grootste grondwerken die ooit voor de aanleg van een spoorweg in Centraal-Afrika werden uitgevoerd.

Het reliëf van Gabon werd grotendeels gevormd door zijn belangrijkste rivier, de Ogooué. Hij stroomt overwegend zuidnoordwaarts tot Booué en vervolgens oostwestwaarts tot hij in de Oceaan uitmondt.

Het is voornamelijk langs deze reuzestroom dat het Office du Chemin de fer transgabonais (OCTRA) een spoorlijn met normale spoorwijdte aanlegt.

Het eerste baanvak tussen Owendo en Booué is bijna afgewerkt en reizigers- en goederenverkeer verlopen er reeds volgens vaste dienstregelingen.

Om dit eerste baanvak aan te leggen, werden :

- 4 000 hectaren bos en kreupelhout verwijderd waarvan 1 700 hectaren midden in de bossen;
- 46 miljoen m³ aarde uitgegraven;
- 40 miljoen m³ grond aangeaard;
- moerassen uitgebaggerd – 600 000 m³;
- 65 km afwateringsbuizen aangebracht;
- 42 000 m³ beton gegoten voor de kunstwerken;

- 380 km sporen aangelegd.

Langs dit stalen spoorlint ontwikkelt zich een nieuw sociaal en economisch leven. Rond de verschillende stations ontstaan nieuwe steden; hout en andere goederen worden er nu veiliger vervoerd dan over de weg. Vanaf Booué, een stadje in het midden van Gabon, gelegen op de helling van een der mooiste plekken van Ogooué en helemaal rood van het stof, splitst de transgaboense spoorlijn zich in twee baanvakken. Het eerste loopt noordoostwaarts in de richting van Belinga, waar aanzienlijke lagen ijzererts werden ontdekt. Het andere loopt zuidwaarts tot Franceville, dat in 1987 per spoor moet kunnen worden bereikt.

De economische betrekkingen tussen Gabon en België

De economische betrekkingen tussen Gabon en ons land zijn in volle ontwikkeling. Er is trouwens een officiële afvaardiging, voorgezeten door prins Albert en geleid door onze staatssecretaris van Buitenlandse Handel, in Gabon geweest van 6 tot 11 december '83. Deze afvaardiging was immers door de president van de Gaboense Republiek officieel uitgenodigd. Ze heeft er onder meer een bezoek gebracht aan de Transgaboense spoorweg. Bij die gelegenheid werd de eerste steen gelegd voor de bouw van het hoofddepot van Booué. De studies en de verwezenlijking ervan werden door het OCTRA toevertrouwd aan een consortium van Belgische firma's waarvan o.a. Transurb Consult deel uitmaakt. Ons land sleepte bovendien een internationale aanbesteding in de wacht voor de levering van twaalf rangeerlocomotieven die zes tractie-eenheden moeten vormen. De NMBS werd belast met de keuring van deze locomotieven in de fabrieken, voor rekening van het OCTRA. Bovendien kreeg Transurb Consult nog een reeks contracten waaraan de NMBS actief zal meewerken :

- organiseren van stages in alle vakken ten behoeve van de

Gaboense spoormannen ;

- wekelijkse olieanalyse van de dieselmotoren (wordt door de CW Salzannes uitgevoerd);
- leveren van ijkbanken aan de depots van Booué en Owendo (installaties om het vermogen van de motoren na te gaan);
- leveren van extra loopdraaistellen om ontspoord rollend materieel terug naar de werkplaats te trekken.

Ten slotte voert ons land nu



besprekingen aangaande de studie, de bouw en de hulp tijdens de inlooperperiode van een Vervolmakingscentrum voor vervoer te land, dat voor de vakopleiding van het Gaboens personeel bestemd is.

De technische hulp van België aan het OCTRA

Bij de aanleg van die spoorweg wordt in ruime mate een beroep gedaan op de internationale ontwikkelingssamenwerking. Naast een meerderheid van Franse ontwikkelingswerkers, zijn zeven Belgische spoormannen betrokken bij een aanvullende maar belangrijke fase ervan, namelijk de opleiding van het technisch en exploitatiepersoneel van het OCTRA. Vijf werken er in de buurt van de hoofdstad (Libreville), de twee andere ongeveer 340 km

daarvandaan, aan het andere eind van het net.

Zij oefenen volgende functies uit :

- verantwoordelijke afdeling infrastructuur departement uitrusting;
- verantwoordelijke onderhoud seininrichting en televerbindingen;
- hoofd technische dienst, departement rollend materieel;
- technisch adviseur organisatiebureau te Owendo
- gespecialiseerd dieselmechanicien
- adjunct telecommunicatie
- sectiechef van de baan

Twee van hen penden voor ons hun indrukken neer, die u verderop kunt lezen. Zij die zich na deze lectuur geroepen voelen kunnen wij meedelen dat voor 1985, 7 medewerkers voor Gabon zullen worden aangeworven.

Voor inlichtingen hieromtrent kunt u steeds terecht bij de Algemene Directie 04-2 sectie 57 – Frankrijkstraat 85 – 1000 Brussel. Tel. 02/523 80 80 – post 3026.

Twee jaar samenwerking met het OCTRA

Ik herinner me dat ik twee jaar geleden vóór het grote vertrek erg opgewonden was : weg naar het verre en onbekende Afrika, ik die nog nooit Europa had verlaten! Wat kon ik bij mijn aankomst verwachten in Gabon, een land dat bovendien bij ons weinig gekend is? Ik wist er niet veel meer over dan wat ik had opgestoken van enkele televisiereportages die ik met veel belangstelling vóór mijn vertrek had gevolgd, in de hoop me toch een klein idee te kunnen vormen van wat me ginds te wachten stond; in de hoop ook, al was het maar gedeeltelijk, een antwoord te krijgen op al die vragen die ik me bewust of onbewust stelde! Zou ik de taak die me werd opgelegd, aankunnen? In welke omstandigheden zou ik daar moeten leven, werken...? Er waren nog zoveel andere vraagtekens! Wat een avontuur! Ik was ongerust over wat morgen een voldongen feit zou zijn hoewel ik bepaalde



voorzorgsmaatregelen had genomen vooraleer een contract te ondertekenen!

Ik had alles grondig overwogen, berekend en besproken. Maar was het niet een beetje gek om me op mijn leeftijd nodeloos in dergelijk avontuur te storten en mijn toch behoorlijke baan, al was het maar tijdelijk, achter te laten?

In mijn onmiddellijke omgeving, in mijn gezin en onder mijn vrienden, gaven sommigen me vol geestdrift gelijk en keurden dit avontuurlijk idee goed of benijdden me zelfs om die beslissing. Anderen daarentegen lieten me door de manier waarop ze bepaalde vragen stelden, aanvoelen dat ze er niet zo positief over dachten!

Het is duidelijk dat dit alles mijn verwarring en mijn onzekerheid nog deed toenemen; maar mijn nieuwsgierigheid, mijn verlangen naar verandering waren sterker! Met een glimlach denk ik nu aan die tijd terug. Want het is een prachtig en boeiend avontuur en ik ben blij dat ik er ooit aan begonnen ben! Iedere dag wens ik mezelf geluk met die beslissing omdat ze mij in staat stelt andere horizonten, een ander land, een zalig klimaat, andere levenswijzen en andere mensen te ontdekken.

Soms ook heb ik de indruk pionierswerk te verrichten, want het spoornet is jong, alles is nieuw en er blijft nog zoveel te doen!

Doorzicht in de organisatie van het werk, ondernemingsgeest en dynamisme zijn kwaliteiten die hier vooral gewaardeerd en gezocht worden, daar zij de basis van de opleiding vormen waarbij de ontwikkelingswerker zich nauw



betrokken moet voelen. Tot besluit geef ik niet alleen de jeugd, maar ook zij die minder jong zijn de raad om, indien ze bezield zijn met deze drang naar ontdekking en verandering en de nodige capaciteiten bezitten, als ze daartoe de gelegenheid krijgen «de stap te wagen» en aan de oproep, gevolg te geven.

Want daarover gaat het juist : «de stap wagen», zijn eigen angsten overwinnen! Daarover zei ooit een bekende Belg : «Het moeilijkste is niet om zich naar Afrika te begeven, maar om Charleroi te verlaten» (1).

Een spoorman te Booué

Het werk in het district van Booué (ongeveer hetzelfde als een groep in België) is gericht op het opleiden van technisch personeel op het gebied van televerbindingen. In de praktijk moet men de jonge bedienden ook vertrouwd maken met de talrijke problemen die zich bij de exploitatie van een nieuw net kunnen voordoen : het district bij de directie vertegenwoordigen, aandringen op bestellingen van materieel en toestellen, geschillen onder het personeel oplossen... Dit alles gebeurt in een vaak tijdelijke en erg veranderlijke sfeer,

wat kenmerkend is voor dergelijke uitrustingswerken met een progressieve aanpak... Bijgevolg gebeuren de meeste contacten met de directie over de radio : rapporten, richtlijnen enz. Bovendien wordt de eigenlijke opleiding meestal op het terrein zelf gegeven bij rondritten met een jeep. Telkens worden naargelang van de bezochte installaties één of twee bedienden opgeleid in de montage, het onderhoud en de herstelling ervan.

Het leven is er niet eentonig; het is er vooral bijzonder sociaal en het brengt weinig spanningen mee. De omgeving is volkomen anders en de werksfeer is niet vergelijkbaar met die in Europa. In de wildernis is onderlinge hulp van het allergrootste belang en aangezien de commerciële infrastructuur pas wordt opgebouwd, stellen de jonge bedienden van het OCTRA het zeer op prijs dat ze een dienst kan worden bewezen of dat ze kunnen geholpen worden als ze behoefte hebben aan water of voedsel. 's Avonds, nadat je iedereen gegroet hebt, doet het je goed terug naar huis te kunnen gaan, naar je gezin, je gewoonten en de rust van de komende nacht.

(1) J. Bref