

belgische spoormannen in het buitenland

De republiek Guinea, aan de Westkust van Afrika, is een nog weinig gekende plek op de wereldkaart. Hoewel het land 8 keer groter is dan België, telt het amper 6 000 000 inwoners.

Guinea is door de natuur bevoordeeld : het heeft een vochtig moessonklimaat en de overvloedige regenval en de structuur van het reliëf maken het land tot «watertoren van Afrika».

De belangrijkste economische activiteiten zijn landbouw (rijst, koffie, tabak en bananen) en mijnbouw (diamant, ijzererts en vooral bauxiet).

In het julinumnummer van Het Spoor werden kandidaten gevraagd voor langdurige zendingen naar Guinea. Het is echter niet de eerste keer dat Transurb Consult met NMBS-personeel in dat deel van Afrika actief is. Van 17 oktober 1982 tot 2 februari 1983 werden er een aantal zendingen van korte duur uitgevoerd met als doel een factibiliteitsstudie van het rehabilitatieproject voor de 662 km lange spoorlijn die de hoofdstad Conakry met Kankan in het binnenland verbindt. De zending werd uitgevoerd voor de Nationale Spoorwegmaatschappij van Guinea (ONCFG) en de Belgische ploeg bestond uit 6 deelnemers : 1 econoom, 1 specialist tracé en 1 ingenieur van elke technische directie. Eén van hen vertelt zijn ervaringen :

Een factibiliteitsstudie kan veel omvatten. In dit geval betrof het de evaluatie van de evolutie van het spoorwegvervoer van 1985 tot het

jaar 2000, de vaststelling van de omvang en het tijdschema van de vereiste rehabilitatiewerken en de berekening van de economische en financiële rendabiliteit van de investeringen voor die werken. De zending werd in België voorbereid met een studie van de basisdocumenten en de beschikbare gegevens over het spoorvervoer in Guinea. Ter plaatse werd die studie dan verder uitgediept en op die basis konden wij onder meer het volgende bepalen : uit te voeren aanpassingswerken, technische en menselijke middelen hierbij nodig, de vereiste signalisatie- en communicatiestructuur en de herziening van de beheersmiddelen. Verder stelden de experts, ieder voor zijn domein, een opleidingsprogramma op voor het personeel en trachtten zij de technische bijstand te definiëren die door buitenlandse spoorwegnetten zou geleverd worden.

Voor de exploitatie moesten én een adequaat beheerssysteem uitgewerkt en de personeelskaders voor elke dienst bepaald worden. Verder moest een transportplan opgemaakt worden in functie van de verwachte evolutie van het verkeer, zoals berekend door de econoom. Bovendien moest, op basis van de bestaande voorraden, een nieuw bevoorradingsstelsel ontworpen worden.

De lijn werd volledig onderzocht. Tijdens die tocht controleerden we eveneens de toestand van de ballastgroeven. Er werden bovendien besprekingen gevoerd met inlandse bedrijven over de

mogelijkheden van de spoorweg voor het vervoer van hun produkten. Daarvoor werd een terreinwagen met een benzinetank van maar liefst 285 liter ter beschikking gesteld.

Verder kregen we al het nodige om enkele weken in het Afrikaanse binnenland te overleven : reserveonderdelen voor de auto, kampeermateriaal, kookgerei en zelfs muskietennetten. Om ons het «ongemakkelijke» kamperen te besparen, stelde de spoorwegmaatschappij het presidentiële rijtuig, met slaapplekken erin, ter beschikking. Overdag deden wij de trajecten per jeep ; 's avonds troffen we de trein op een vooraf afgesproken punt op de lijn.

De plaatselijke bevolking was uitermate vriendelijk en gastvrij. In elk dorp waar we voorbijreden werden ons mango's, papaja's en andere exotische vruchten toegestopt. Ook de plaatselijke autoriteiten ontvingen ons hartelijk; de gouverneur van de provincie Dabola organiseerde voor het Belgische team zelfs een feestmaal.

De natuur in het binnenland is adembenemend : immer variërende landschappen, geurige regenwouden, uitgestrekte savannevlakten, enorme kleurrijke vlinders...

Het laat een onvergetelijke indruk na. Doch ook de vrees voor slangen bleef dagelijks aanwezig; vooral wanneer we door de ballast liepen om het spoor te inspecteren. Een injectiespuit met serum was dan ook steeds binnen handbereik.



Studie van het tracé van de spoorlijn ONCFG Guinea

Een treinreis doorheen Guinea is een unieke belevenis. De spoorlijn doorsnijdt het monumentale Fouta-Djalou massief. Aan de voet van dit gebergte bevindt zich het stadje Kindia, waar de stationschef ons enkele uit hout gekerfde beelden ten geschenke gaf, en met een brede glimlach zelfs zijn scooter aanbood voor een ritje door de stad.

Reizen per trein gebeurt in Afrika trouwens heel anders dan in België. Op het dak van de rijtuigen en van de locomotief wordt een onvoorstelbaar grote hoeveelheid bagage vervoerd. In de stations zijn er vaak ellenlange oponthouden (« tijd » is er nog geen luxe). Op de perrons, in de schaduw

van de baobabs, bieden marktkramers hun waren te koop aan : enkele blikjes sardien, bananen, lucifers en sigaretten die per stuk verkocht worden. Het leven speelt zich af op straat, in een

gemoedelijke en typisch Afrikaanse ongedwongen sfeer. Een andere cultuur en een andere levenswijze ; maar ruimschoots voldoende om Zwart Afrika voorgoed in je bloed te krijgen.

Worden gevraagd

- voor een zending van 2 jaar naar Gabon :
 - 1 sectiechef ES, gespecialiseerd in signalisatie
 - 2 technisch sectorchefs, van wie één gespecialiseerd in het onderhoud van dieselmotoren en locomotieven, de andere in het onderhoud van wagens. Hun opdracht zal bestaan in het voorbereiden van de leerprogramma's voor het vormingscentrum in Franceville.
- voor zendingen van 8 tot 10 maanden naar Zambia ; specialisten in design, constructie, herstelling en herziening van wagens (ingenieurs, sectiechefs, technisch sectorchefs en technisch ondersectorchefs). Kennis van het Engels vereist. Inlichtingen : Algemene Directie 04-21-sectie 57 tel. : 911/2040