

belgische spoormannen in het buitenland

Reeds vanaf 1835 maakte België naam op spoorweggebied door het in gebruik nemen van de eerste spoorweglijn op het vasteland. Nadien verwierf het vrij spoedig bekendheid in het buitenland door merkwaardige prestaties zoals de aanleg van de spoorwegen van Beneden-Egypte, China, Buenos-Aires enz. Nu de spoorwegen in steeds bredere kringen een hernieuwde belangstelling genieten, is het helemaal niet verwonderlijk dat de activiteiten van de NMBS in het buitenland eveneens een stijgende curve vertonen. De beste waarmedemeter van die belangstelling is wel het aantal personeelsleden dat de Maatschappij ter beschikking stelt van buitenlandse netten om er de plaatselijke spoorwegproblemen te bestuderen.

In dat verband dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen, enerzijds, langdurige detacheringen (doorgaans twee jaar) — bedoeld als technische bijstand aan ontwikkelingslanden — die gepatroneerd worden door bijv. het Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking, de Organisatie van de Verenigde Naties, de Wereldbank... en, anderzijds, studieopdrachten van kortere duur die doorgaans uitgevoerd worden onder de bescherming van Transurb Consult, een samenwerkende vennootschap waarvan de NMBS deel uitmaakt.

Dergelijke opdrachten strekken zich uit over alle domeinen van de spoorwegtechnologie: economisch onderzoek, exploitatie, ontwerp en organisatie van depots en werkplaatsen voor onderhoud en herstelling van het materieel, uitvoering van kunstwerken, elektrificatiewerken, seininrichting en televerbindingen, onderzoeken in verband met de reorganisatie van boekhoudings- en financiële stelsels, beroepsopleiding, ontwerpen van informatie-verwerkende systemen, ja zelfs volledige onderzoeken betreffende de aanleg van nieuwe lijnen.

Voor het organiseren van dergelijke

opdrachten, die gaan van het stellen van diagnoses tot het maken van ontwerpen, is er zowel nood aan ingenieurs als aan toezichts- en administratief personeel (meestergasten, technische ondersectorchefs, inspecteurs, bureauchefs...).

In de loop van de laatste twee jaar (77 en 78) hebben aldus een veertigtal spoormannen aan dergelijke opdrachten deelgenomen. Tijdens die periode hebben zij, bijv. in Kameroen, meegewerkt aan de bouw van de spoorweginstallaties van Doeala en, vervolgens, aan het ontwerpen van een plan ter uitrusting van dat spoorwegencomplex met seininrichtingen. In Algerië bestond hun opdracht in het bestuderen van de aanleg van een spoorlijn van 130 km en van reorganisatie van een aantal diensten zoals de informatieverwerking van de Algerijnse Spoorwegen, het boekhoudings- en financieel stelsel, de onderhoudswerkplaatsen van het net. In Ivoorkust hebben ze dan weer de modernisering van een lijn van de regie Abidjan Niger bestudeerd. Verder hebben zij, in Zaire, hun medewerking verleend aan een contract voor technische bijstand aan de spoorweg

en aan de Nationale Dienst voor het Vervoer, terwijl zij in Mali een programma voor beroepsopleiding van het personeel E en B van de Regie van de spoorweg hebben helpen opstellen.

Tot daar een paar voorbeelden ter overtuiging van de spoormannen die graag hun talenten, hun ondervinding en hun vakbekwaamheid in het buitenland productief wensen te maken.

Wie meent de gestelde voorwaarden voor een dergelijke opdracht te vervullen (personeelsleden in actieve dienst of gepensioneerden) en dienaangaande bijkomende informatie wenst te bekomen, kan zich schriftelijk of telefonisch wenden tot de Algemene Directie, afdeling 04-2, sectie 67, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, Tel. (02) 523 80 80 — toestel 2042 en 2090.

Dit artikeltje wil op de eerste plaats natuurlijk een oproep zijn tot eventuele kandidaten. Bovendien wil het de spoormannen, voor zover zulks nodig mocht zijn, aantonen dat de NMBS zich niet beperkt tot haar traditionele taken, maar dat ze bovendien het oog op de toekomst richt. En dat mocht wel even onderstreept worden.

