

LOODS IN DE TROPEN (DEEL 1)

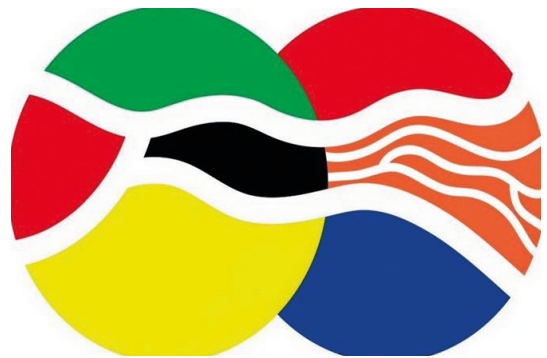
MOZAMBIQUE 1997/1998

Na jarenlange Portugese overheersing en een vreselijke burgeroorlog moet Mozambique uit een heel diep dal klimmen. De Portugezen hebben bij hun gedwongen vertrek niet alleen veel van de infrastructuur vernield, maar tijdens hun koloniale overheersing ook niet al te veel gedaan om Mozambikanen op te leiden. Twee rivaliserende vrijheidsbewegingen (Frelimo en Renamo) streden om de macht en brachten het land op de rand van de afgrond. Het linksgeoriënteerde Frelimo kwam als "winnaar" uit de strijd. Russen en Cubanen kwamen helpen volgens communistisch recept. Door al die toestanden was de koopvaardij geheel opgedoekt, maar merkwaardigerwijze bleef de Nationale Zeevaartschool in Maputo (het vroegere Laurenço Marques) wel bestaan. Het schrijnende tekort aan nautisch opgeleiden werd aangevuld door Russische/Oekraïense loodsen. Kortom, veel werk aan de winkel.

Amsterdam Port Consultancy (APC) werkte sinds 1987 met een team van 10 man, in de haven van Beira. Ze verzorgden de opleiding "manpower development" voor Mozambikanen in diverse disciplines (nautisch-technisch en civiel). De opleiders werden veelal "geleend" van de Nedlloyd.

Het Nederlandse Loodswezen richtte in 1993 een stichting op onder de naam Maritime Pilots Consultancy (MPC) met de doelstelling: "het aanwenden van haar ter beschikking gestelde kennis op het gebied van de scheepvaart, door onder meer het uitvoeren van aan haar verleende opdrachten en het verzorgen van opleidingen en trainingen op dat gebied. De stichting heeft niet het oogmerk van het behalen van winst". In 1995 werd de opdracht binnengehaald om het "loodswezen" van Mozambique te gaan ondersteunen en te verbeteren. Deze opdracht werd opgedeeld in zeven deelprojecten. De Nederlandse staat droeg bijna 5 miljoen gulden bij aan dit project. De 7 deelprojecten waren:

- #1. acquisitie (1995/1996)
- #2. identificatiemissie (1996)
- #3. voorbereiden pilot training (1996)
- #4. pre-pilot training Mozambique (1996/1997)
- #5. junior pilot training in Nederland (1997)
- #6. junior pilot training in Mozambique (1997/1998)
- #7. deelprojecten Loodsdienst Mozambique (96/97/98)



Eerst in het voorjaar van 1997 werd enige ruchtbaarheid gegeven aan het feit dat er vacatures waren voor de functie "loods trainer/begeleider" in de havens Maputo, Beira en Nacala. Het bestaan van het MPC was mij persoonlijk niet bekend, maar dat kan aan mijzelf gelegen hebben, duidelijk was inmiddels wel dat de opleiders hier in deze regio géén trek hadden in een Afrikaans avontuur. De selectiecommissie bestaande uit de directeur MPC en de projectleider te Maputo deed haar werk.

Intussen werden 18(!) Mozambikaanse junior loodsen getraind in Rotterdam-Rijnmond, meevaren en cursussen volgen o.a. persoonlijke veiligheid, bridge management en simulator training. Oorspronkelijk was er maar plaats voor 12 loodsen. De lat kwam steeds hoger te liggen! Allen zijn geslaagd voor het theoretische gedeelte van de opleiding en op 01 augustus 1997 ben ik met de hele ploeg vertrokken naar Mozambique. Dat had in Parijs (overstap) nogal wat voeten in aarde. De hele groep werd bij het uitstappen gearresteerd en aanvankelijk opgesloten in de catacomben van Charles de Gaulle airport. De

Franse autoriteiten waren ingelicht dat wellicht een aantal van hen niet voornemens waren door te reizen naar Afrika! In mijn beste Frans heb ik het voor elkaar gekregen dat de groep elders werd ondergebracht maar wel onder (gewapend) toezicht werd gesteld! Om 01.00 's nachts ready for take-off naar Afrika.

Eenmaal in Maputo geland kregen de junior loodsen allemaal een maand verlof en had ik de gelegenheid om met de teamleider bij de bevoegde Mozambikaanse autoriteiten en de Nederlandse Ambassade (ambassadeur Roelof v.d. Geer) langs te gaan om kennis te maken en zo goed als mogelijk vertrouwd te raken met de gang van zaken. In Afrika gaat alles nu eenmaal anders en bovendien moet je je maar zien te redden in de Portugese taal. Zoals eerder opgemerkt, waren op locatie Russische en Oekraïense loodsen werkzaam, die natuurlijk drommels goed wisten dat ze op niet al te lange termijn vervangen zouden gaan worden door Mozambikaanse loodsen. In hoeverre waren ze bereid tot kennisoverdracht? Zelf waren ze opgeleid tijdens het Sovjet regiem; vakbekwaam dat moet gezegd worden, maar communicatief, coöperatief en flexibel ..., nee dat niet. De leiding van het MPC dacht slim te zijn het probleem (en dat was het wel degelijk bleek later) op te lossen door deze collega's te betrekken bij de opleiding en ze daarvoor een extra toelage in US-dollars toe te kennen, wat in dank werd aanvaard.

Wellicht rijst bij u de vraag hoe de junior loodsen in Mozambique werden geselecteerd? Ik moet u het antwoord schuldig blijven. Duidelijk is echter wel dat jaren daarvoor - omstreeks 1987/1988 - deze mannen in de gelegenheid werden gesteld een opleiding te volgen in de toenmalige Sovjet-Unie, toentertijd een gebruikelijke uitwisseling tussen landen die goede betrekkingen hadden met de USSR. De junior loodsen gingen één jaar naar het Astrakan Instituut om daar de Russische taal te leren spreken en schrijven, vervolgens een nautische opleiding, meestal in

Moermansk. De verdeling van de 18 aspiranten over de drie havens werd gemaakt door CFM. (Mozambique Ports and Railways). Eerlijkheidshalve moet vermeld worden dat "wij" als trainer/begeleider door het MPC niet werden voorbereid op welke wijze dan ook. Géén van de drie geselecteerde loodsen (twee uit IJmond en één uit Rijnmond) had ervaring met opleidingen behalve, zoals dat toen in Nederland gebruikelijk was, het meevaren van aspirant loodsen op de gewone loods reizen. Daarbij moet je denken aan het opzetten van een trainingsprogramma (methodologische- en pedagogische kwaliteiten). Het bijhouden van een (eenvoudige) administratie van de lokale organisatie, het maken van dienstroosters en ook niet onbelangrijk, het bijbrengen van enige kennis omtrent het gebruik van een pc of laptop wat toen sterk in opkomst kwam. Een taalcursus? Nee, dat zat er voor ons niet in.

Toch is dit allemaal uitgebreid aan de orde geweest tijdens de selectieprocedure. Het werd afgedaan als zijnde niet belangrijk. Gewoon varen, de juniors meenemen en "on the job" trainen. Punt uit en verder niets! Wat we verder ook niet wisten en pas vlak voor vertrek te horen kregen, was het feit dat we in Mozambique géén loods zouden worden, maar loods-instructeur en als zodanig mee moesten gaan varen met de "Russische" loodsen die daar al jaar en dag de dienst uit maakten. Twee van de drie Russische loodsen (Beira) kregen een contract met het MPC, de derde viel buiten de boot om ons onbekende redenen. Een beetje naïef allemaal (achteraf) zeker, maar dat deze constructie moeilijkheden op zou gaan leveren dat zal u toch zeker niet verbazen. Kortom, de praktische opleiding tot loods ging op 01 september in Beira van start met een combinatie van denken en doen, nuchter, pragmatisch en met een van thuis meegebrachte faxmachine.

Wordt vervolgd.
Fred van der Werf