

LOODS IN DE TROPEN (DEEL 2)

MOZAMBIQUE 1997/1998

Praktische opleiding loodsen in de haven van Beira.

De aanloop en haven van Beira:

Gesitueerd in een delta waar twee rivieren de Pungé en Buzi uitmonden in de Indische Oceaan. Een smalle vaargeul tussen de banken door en een nagenoeg haakse bocht van ongeveer 60 meter breed. Een ingewikkeld en gevaarlijk stroompatroon met snelheden oplopend tot wel 8 knopen bij springtij. Het verval is zo'n 7 à 8 meter. Een getijdhaven waar de "safe berthing period" zorgvuldig moest worden uitgerekend en toegepast, daarbij ook rekening houden met de lengte van de schepen.

In die tijd alles nog handmatig uitrekenen aan de hand van de Admiralty Tide tables. Op papier was nacht navigatie in beperkte mate mogelijk, maar vanwege de onbetrouwbare betonning kwam daar in de praktijk niet veel van terecht.

De Staats Spoorwegen (C.F.M.) hadden het bestuur en beheer in handen gekregen na de revolutie voor wat betreft de gehele infrastructuur en dus ook de havens. Een onderdeel van de C.F.M. was de sector "Servicos Maritimos". Wij hadden daar direct mee te maken voor wat betreft de loodsdienst, loodsvaartuigen,



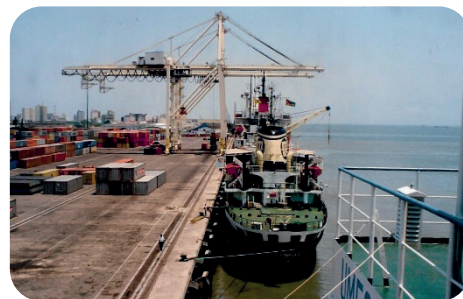
sleepboten en de "amarração" oftewel de roeiers. De foto laat zien dat ze keurig gekleed waren in een matrozen pakje, maar wél op flip flops! Het begin van een langgerekte kade was in een erbarmelijke toestand en levensgevaarlijk. Voorts was er nog

een droogdokje en afmeermogelijkheden voor de dienstvaartuigen. In de nabijheid hiervan bevond zich de "Capetania" het haven- en loods kantoor,



voorzien van een reparatie werkplaats, een opslag voor reserveonderdelen voor de vaartuigen en op de eerste etage de huisvesting van de roeiers inclusief hun kombuis.

Het geheel stond onder leiding van een havenmeester die "geleend" was van het A.P.C. (Amsterdam Port Consultancy). Alle overige diensten vielen onder andere departementen en ministeries. Dit maakte de zaken op zowel administratief als op praktisch gebied erg ingewikkeld en gecompliceerd en onderlinge n-ijver tussen wat we nu noemen NGO's, was kortgezegd erg hinderlijk en contraproductief.



Gelukkig zag de rest van de langgerekte kade er veel beter uit mede dankzij A.P.C. Goed

schoongehouden, de goederenloodsen op orde en met grote autobanden een fender systeem gecreëerd. De

havenkranen uit de late jaren twintig van de vorige eeuw, deden het nog wel alleen moesten ze in positie gebracht worden met behulp van een shovel of bij gebrek hieraan gewoon op mankracht. De container terminal is met Europese steun aangelegd inclusief de levering van twee container kranen, de uitvoering werd door Italië verzorgd. Een "slimme" Italiaanse ingenieur had voor zichzelf een permanente baan gecreëerd door te zorgen dat de kranen (meestal) niet getopt konden worden en dat hij als service engineer elke keer kon worden opgeroepen om het probleem op te lossen! Toch wel lastig bij het meren en ontmeren. De meest bovenstroomse terminal (#12) was een moderne oliesteiger, bereikbaar met een diepgang van 11,5 meter op hoogwater spring.

Het heeft vele weken geduurd alvorens we de benodigde papieren in orde hadden. Toegang tot het havengebied, permissie om mee te mogen varen en tenslotte kwam ook de verblijfs- en werkvergunning af. Er ontbrak altijd wel een stempeltje!

Nu moet je je voorstellen dat er drie (ex-sovjet) loodsen waren die wisten dat ze binnen afzienbare tijd niet langer meer heer en meester zouden zijn in de haven. Twee van hen werden extra betaald (door MPC) om te participeren in de opleiding, de derde viel buiten de boot (ik weet niet waarom). Voor ons was het belangrijk, zeg maar cruciaal, om de lokale kennis van het vaarwater te vergaren met alle ins en outs. Een -voor ons- mooie bijkomstigheid was dat een van de junior loodsen ter plekke al jaren als loods dienst had gedaan, zijn opleiding niet in de USSR had gehad goed zijn talen sprak, maar niet door zijn Russische collega's gerespecteerd en geaccepteerd werd. Een staaltje van discriminatie wat een paar maanden later nog verstrekken gevolgen zou hebben, maar voor ons als opleiders een gunstige wending zou hebben. Kortom, de kennisoverdracht ging erg moeizaam en zeker niet van harte.

Het bestellen van een loods werd in de ochtend gedaan tijdens de zogenaamde "port meeting". Om 10.00 uur was het verzamelen in een vergaderruimte ergens op het haventerrein. Daarbij waren aanwezig het hoofd loodsdienst of de oudste Russische loods en afgevaardigden van alle cargadoors of stuwadoorsbedrijven. Tijdstip hoogwater was en nog steeds is, bepalend voor de (krappe) tij poort voor de vertrek en aankomst mogelijkheden. Combinatie uitgaanders/ binnenkomers, nooit van gehoord." Afbestellers" waren eerder regel dan uitzondering en gezien het oneigenlijke gebruik van het loods vervoer (privédoeleinden) waren de loodsen zelden op de juiste tijd aan boord. Eerst toen we zelf over eigen vervoer konden beschikken kwam daar verandering in.

Ons werd al spoedig duidelijk dat de bedachte (MPC) formule van meevaren met de Rus als loods en wij als instructeur met de junior, niet de juiste methode was. Toen waren er al veel schepen met Russische gezagvoerders en bemanningen en zoals eerder opgemerkt spraken een aantal junioren vloeiend Russisch. De Russische collega stelde zich voor als "de" loods en vertelde de kapitein dat de junior mocht toekijken en ondertussen instructie van ons zou krijgen. Maar eigenlijk waren, zo zeiden ze dat, de junioren tot niet veel meer in staat dan tot het dragen van de loodstas (van de Rus natuurlijk)! Je gelooft je oren niet, maar het hield je scherp. Mochten ze al een stukje zelf varen dan werd er op elke koers wel een correctie van een halve of hele graad gegeven, niet bepaald goed voor het zelfvertrouwen en zeker slecht voor de moraal.

Je kunt je voorstellen dat de interne spanningen opliepen en er vertraging ontstond in het opleidingstraject. Zoals gezegd deed er zich een knap staaltje van discriminatie voor dat het tij voorgoed deed keren. Wat gebeurde er?

LOODS IN DE TROPEN (DEEL 2)

Aan boord gekomen van een vertrekkers met Russische bemanning, gaf de kapitein mij te verstaan dat er maar één loods was en wel mijn Russische collega. Ook dat ik met de junior gedoogd werd maar we ons wel op de andere brugvleugel moesten ophouden! Niks meer en niks minder. Wat er vervolgens werd gezegd ontging mij helemaal maar de Russischsprekende junior loods vertaalde dat wel even. Ik moet wél even vermelden dat de junioren die Russisch spraken dat nooit hebben gedaan in ons bijzijn wat tekenend was voor de onderlinge verhoudingen. Eenmaal weer thuis informeerde ik mijn teamleider in Maputo, de volgende haven van bestemming van het schip. Na drie dagen, bij aankomst in het voormalige Laurengo Marques, werd mijn collega/teamleider en zijn junior de toegang tot het schip geweigerd! Dit schip had Indiase eigenaren en het agentschap werd ook gerund door Indiërs. Om een lang verhaal kort te maken; in de avond van diezelfde dag zat de kapitein in het vliegtuig op weg naar zijn land van herkomst. Het hoeft geen betoog dat zo'n actie gevolgen heeft gehad. Van geen enkele Russische kapitein, gedurende de gehele verdere opleidingstijd, ooit meer een onvertogen woord gehoord en wat nog veel belangrijker was, we konden nu bewerkstelligen dat we zelf als loods gingen varen en op klassieke wijze de opleiding van de junior loods konden voltooien. Het hoofd loodsdienst (oud koloniale Portugees die uitsluitend Portugees sprak en zo flexibel als een betonnen paaltje) verdween op natuurlijke wijze uit beeld en voor mij als ex-loodsdienstleider (VCH), was deze job een kolfje naar mijn hand.

De "port meeting" werd afgeschaft en loods werden besteld als het schip daadwerkelijk klaar was met laden/lossen. Het havenkantoor had op de bovenste etage de "torre de control" een ruimte met o.a. radioapparatuur om met de schepen (aankomst rede) te communiceren. Helaas, van de jongens die daar dienstdeden sprak 95% geen Engels. Omdat we de junioren ook aan de praat moesten houden als er niets te varen viel, kregen ze om de beurt dienst op de "torre

de control" in een wachtstelsel, met permanente dag en nacht bezetting. Over de ligplaatsen en zo gingen we niet, dat was een dingetje dat de autoriteiten zelf in de hand hielden, gelukkig maar.

De bemanning van het loodsvaartuig hebben we ook bij kunnen brengen op welke wijze je een te beloodsen schip moest benaderen om op een veilige en comfortabele wijze, de loods aan boord (of van boord) te krijgen. De Russen gaven hier geen zier om en bij tijd en wijle bij het overstappen stonden zij tot aan hun nek in het water! Lij maken? Nooit van gehoord!

Omdat er nooit enige moeite was gedaan om binnenkomers en vertrekkers te combineren voor wat betreft inzet loods en dus ook de loodsboot, vanwege een te krappe tij poort om en rond hoogwater, konden we hier ook wel wat aanpassen om die windows te verruimen en een efficiëntere scheepvaart daardoor te bevorderen.

Zoals eerder opgemerkt werd een groot gedeelte van de kosten van dit opleidingsproject bekostigd door de Nederlandse regering. En dan komt ook de politiek om de hoek kijken. We hebben het genoeg gehad om een paar keer de minister van ontwikkelingssamenwerking te ontmoeten (Jan Pronk) en met hem nog vele anderen (Ambassade) die hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van Mozambique. Tenslotte had in die tijd dit land een streepje voor bij onze regering. Leerzaam hoor, zo'n politiek schouwspel in den vreemde! Door de opgelopen vertraging in het begin moest er wel een verlenging komen. De toenmalige minister van buitenlandse handel (Anneke Dok-van Weele) heeft haar beste beentje voorgezet. Ze was bekend met het wel en wee van het vroegere Rijksloodswezen ten tijde van de privatisering, ze was toen burgemeester van Beverwijk. Een beetje sneu behandeld bij haar Afrika tour en daardoor enigszins teleurgesteld nam ze gelukkig wel ruimschoots de tijd voor ons project, wat weer niet in dank werd afgenomen door andere ijverige ambtenaren. Sterker nog, we werden op het

matje geroepen door de Ambassade. Jammer genoeg ging de verkoop van een loods tender uit Nederland net niet door (dus nog bijna 20 jaar doortobben!).

Uiteindelijk zijn we – naar mijn mening – er redelijk in geslaagd om 5 van de 8 junioren loods te laten worden, mede door goede samenwerking met APC en de Mozambikaanse havenautoriteiten. En op die wijze de loodsdienst en daardoor de haven van Beira beter te kunnen laten functioneren. Dat viel niet mee, soms door onze directe manier van handelen en eigenwijsheid, maar zeker ook door de onwil van bepaalde invloedrijke personen. Alexander (de buitenboord gevallen Rus) was vrij snel verdwenen naar Archangelsk (nog gedurende de opleidingsperiode) en van de overige twee, daarvan kwam Iwan na zijn verlof niet meer

terug uit Moermansk (is daar loods geworden) en de laatste van de drie, Villians was na beëindiging van het opleidingstraject binnen een paar maanden terug in Odessa.

Beira had nu zijn “eigen” loodsen.

Ondertussen was ook het proces in werking getreden om de haven (helaas niet de Servicos Maritimos) uit te besteden aan Cornelder. Wel bekend in Amsterdam en Rotterdam. Het zou een concessie worden van zo'n jaar of twintig. Nog te vermelden dat vanaf dat moment de kranen wél konden worden getopt! Hoe zich dat verder ontwikkelde in de loop de jaren, wellicht daarover een volgende keer.

Fred van der Werf