

LOODS IN DE TROPEN (DEEL 3)

MOZAMBIQUE (SLOT)

In het voorgaande artikel over Mozambique (deel 2) vermeldde ik dat we eind december 1998 het loodsen-training programma in heel Mozambique hebben beëindigd. Officieel stond per 01 januari 1999 de dienst op eigen benen. Hoe ging dat nu verder? Wel zoals te verwachten was werd de bekwaamste onder de loodsen weldra de chef-loods. Maar hoe je het ook wendt of keert, vroeg of laat steekt toch het euvel van corruptie, verlenen van bijzondere diensten en het aannemen van steekpenningen de kop op. Ook daarbij niet te vergeten het gebruik van (sterke) drank. Bij de opvolgers van alles hetzelfde liedje.

Daar kwam nog bij dat de "geleende" havenmeester van het APC (Amsterdam Port Consultancy) terugging naar Europa en zijn Mozambikaanse counterpart volgde hem toen op. In die jaren was de salariëring van beampten in dienst van de overheid niet al te best en velen van hen hadden dan ook "side business" nodig om redelijk inkomen te kunnen verwerven. Het ligt dus in de rede dat dit een ideale voedingsbodem was (en wellicht nog is) voor corrupt gedrag. Zijn dienstverband werd dan ook voortijdig beëindigd. Natuurlijk zijn er wel plaatsvervangers te vinden en te krijgen en dat gebeurde ook, alleen waren zij geen Mozambikanen.

Uit het oog, uit het hart.

Op een sombere winteravond dwalen je gedachten wel eens af naar Beira en vraag je jezelf af, hoe zou het nu met hen gaan? Dat was niet eenvoudig (fax werd niet beantwoord en email... hadden we niet), telefoneren was een mogelijkheid maar kost een vermogen en bovendien klopten de nummers niet (meer). Een keer is het gelukt om -via Zuid-Afrika- contact te krijgen. Je wordt vriendelijk te woord gestaan, ze weten donders goed wie je bent, maar reageren op vragen enz., nee dat kun je vergeten.

Het was in januari 2015 dat mij informatie bereikte over het reilen en zeilen van de firma Cornelder in Beira. Inmiddels toch wel wat bijgeleerd met de



digitale communicatie mogelijkheden en maar eens een mailtje gestuurd naar Cornelder Beira met een paar vragen over de loodsdienst aldaar. Tot mijn verbazing werd vrijwel direct gereageerd en werd mij medegedeeld dat er intussen een Nederlandse havenmeester in Beira was aangesteld (uiteeraard een oudgediende van APC) en ik kreeg zijn email adres. Niks Algemene Verordening Gegevensbehandeling (AVG).

Bestaat er toeval?

Kennelijk liep het niet al te soepel tussen de loodsen, de havenmeester en de chef Servicio Maritimos (overigens een spoorwegingenieur). Een paar door ons opgeleide loodsen waren om uiteenlopende redenen uit Beira vertrokken of overgeplaatst, zelfs in rang teruggezet als disciplinaire maatregel. Toch waren er vier loodsen door hen zelf opgeleid in de afgelopen 17 jaar toegevoegd aan het Loodsencorps. Van hogerhand was in 2015 besloten een twaalftal adspiranten (m/v) aan te trekken en deze ter plaatse op te leiden, zowel theoretisch maar ook praktisch. De chef-loods die ook de opleidingen en examens verzorgde had ernstige gezondheidsproblemen en moest grotendeels verstek laten gaan en gezien de ervaringen met de andere lokale loodsen werd het niet wenselijk geacht deze op directe wijze bij de opleiding te betrekken! Op advies van de havenmeester kwam men uit om -net als toen- de opleiding in handen te geven van de Nederlanders. Het STC werd met de theoretische opleiding belast.

De problemen zaten hoofdzakelijk in het weigeren (!) om 's-nachts te varen en het "staken" van de dienst op basis van windsterkte (uit een bepaalde richting) en de golfhoogte. Het waren vaak aannames op discutabele gronden en uiteraard ook inschattingfouten door de "hoger gestelden".

Het loodsmanvaarwater was op zich geen probleem,

goed op diepte, de haakse bocht (Curve do Macuti) enorm breed gemaakt en wel zodanig dat je elkaar rustig kon passeren, een enorme verbetering! Hier kwam de "bochten theorie" van de geul opleiding reuze van pas en dat was een noviteit voor de lokale loodsen. (r.o.t = V/R)

Betonning op zijn plaats en daar waar nodig verlicht, van modern materiaal maar wel wat klein uitgevallen en moeilijk te zien op de radar. Mist komt ook dáár voor en dat belemmerde een veilige navigatie bij slecht zicht condities.

Er werd dagelijks gebaggerd met drie (een grote en twee kleinere) moderne baggervaartuigen. Dat is ook wel nodig met al dat sediment wat van twee grote rivieren naar de Indische Oceaan stroomt.



Foto: Too close for comfort!

De schipper van dit moderne baggervaartuig bezondigde zich regelmatig aan alle voorschriften en reageerde nergens op. Een paar maanden na het nemen van deze foto is hij dan ook aangevaren en afgezonken.

Van de twee oorspronkelijke sleepboten was er nog maar eentje in dienst, de andere op tijdelijke basis vervangen door een moderne ASD-boot. Een hele verbetering. De loodsboot uit begin jaren negentig van de vorige eeuw had een andere motor gekregen en werd met veel kunst en vliegwerk in de vaart gehouden.

Praktische training loodsen.

Stel je eens in de plaats van de loodsen van Beira. Zeventien jaren lang houd je daar – wel op geheel eigen wijze en dat moet gezegd worden vakbekwaam de dienst gaande en dan zal een witte havenmeester (geen ex-loods!) even een paar loodsen van buitenaf in huren om de loodsdienst weer in het gareel te brengen en tevens nieuwe collega's op te leiden!

Hoe zou je dat in het vat gieten? Juist op dat moment kwam ik in contact met de genoemde havenmeester. Eerlijkheidshalve was hij ervan overtuigd dat ik iets van doen zou hebben met het STC (daar is rond de eeuwwisseling ooit enig contact geweest), gezien de timing maar niets is minder waar.

Het voorstel om te bemiddelen en dan eens kijken hoe de plannen zouden vallen bij de lokale loodsen, als de opleider(s) van weleer de zaak eens zouden gaan masseren, werd uitgewerkt. Ik heb wat rond gepeild bij de Loodsenregio's in Nederland om een groepje loods-instructeurs bij een te krijgen, om bij toerbeurt loodsen in de praktijk te gaan opleiden in Beira. Een handjevol collega's hadden wel interesse.

Stand van zaken anno 2015 in Beira.



Over de sleepboten en loodsboot is al wat gezegd, de roeiers (amarração) waren inmiddels voorzien van professionele veiligheidskleding, inclusief helm en radiocommunicatie apparatuur.

Het op afroep bestellen van schepen was alweer geruime tijd geleden teruggebracht naar de traditionele "port meeting" (zie deel 2) ergens in een havengebouw. Het vervoer van de loodsen huis/schip of havenkantoor/schip ging met een speciaal busje maar... niet altijd inzetbaar om voor ons onduidelijke redenen.

De combinatie van het buitengaats beloodsen en

LOODS IN DE TROPEN (DEEL 3)

vertrekkers naar zee over één tij, was wonderwel gehandhaafd. De vroegere binnen ankerplaats (diepgang tot +/- 8 meter) bestond niet meer en werd meestal nog benut door vissersschepen. Het havenreglement waarin de "safe berthing time" werd vermeld was op papier onveranderd maar de "sailing windows" in de praktijk, waren behendig teruggebracht tot kort voor tot kort na tijdstip hoogwater (½ uur voor tot ½ uur na HW). Dit bracht de nodige spanningen als er meerdere schepen over een tij aan het manoeuvreren waren met slechts één sleepboot beschikbaar.

Zoals gezegd bij donker werd er niet gevaren maar dat had meer te maken met de vergoedingen en werkomstandigheden. Of...er moest onder tafel worden betaald en dit heeft geleid tot ontslag, overplaatsing en degradatie van de betrokken loodsen!



De "Torre de Control" wordt 24 uur per dag bemand en de operators spreken allemaal voldoende Engels.

Eerder opgemerkt dat het staken van de dienst nogal eens op discutabele gronden plaats vond niet alleen door gebrek aan juiste apparatuur maar ook omdat de loodsen ruim voor het eind van de betonde vaarweg van boord stapten en niet te bewegen waren tot de uiterton ("P" boei) te varen en daar op veilige en verantwoorde wijze lij te maken

In de voorgaande jaren is wel een nautische wetgeving tot stand gekomen (ooit ook nog eens een doel voor het ter ziele gegane MPC) en de uitvoerende macht INAMAR (Instituto Nacional de Marinha) hield de touwtjes streng in handen en samenwerking met andere (haven) diensten ging zeer moeizaam. Kortom, er viel toch nog wel wat te verbeteren.

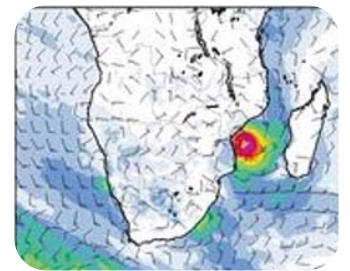
STC rondde de theoretische opleiding af-zo ver ik

weet- in samenwerking met de zeevaartschool te Maputo en de STC-dependance in Zuid-Afrika.

Twee oud-collega's hebben de praktische opleiding verzorgd gedurende 2.5 jaar en eentje daarvan heeft dan nog een extra jaar dienstgedaan als loods/havenmeester. Dat heeft mede bevorderd dat er uiteindelijk twee ASD Damen sleepboten in Beira zijn gekomen en uiteindelijk ook nog een nieuwe loodsboot.

Een domper:

We zijn nu ruim 20 jaar verder, de tropische stormen hebben een ravage aangericht in Beira, maar betrekkelijk weinig schade



aangericht aan de infrastructuur van de haven zelf. Maar dat is iets wat we niet in de hand hebben. Net zomin als de pandemie van Covid-19 in al zijn variaties. De ondersteuning door Nederlandse loods(en) kwam mede daardoor tot een eind.

Van een heel andere orde is dat in het noorden van Mozambique olie en gas gevonden is (daar was toen al sprake van) en er dus vooruitzichten zijn voor dat straatarme land. Helaas zijn recentelijk alle werkzaamheden in de regio Cabo Delgado gestaakt, vanwege terroristische aanvallen door Ansar al Soenna en Al Shaba in 2021. Alle goed bedoelde (maar ook profijtelijke) inspanningen worden zo in een klap tenietgedaan. Erg triest voor iedereen die het goede voorheeft. De politieke toestanden, óók in Zimbabwe (immers Beira is dé haven voor dit land) zijn van grote invloed op de verdere ontwikkelingen en helaas dat ziet er nog niet erg rooskleurig uit, alle inspanningen ten spijt.

Einde van een buitenlands avontuur.

Fred van der Werf