

Het jaar 2180
Mars,
de bewoonde planeet

Uitgever: Brave New books
Auteur: Jana van Reeswijk
ISBN: 9789465463353
Coverontwerp: Jana van Reeswijk

Het jaar 2180
Mars,
de bewoonde planeet

01. Oud en nieuw	05
02. De wereld verandert	10
03. Vliegauto's	19
04. Zwarte gaten	25
05. Steenkool en ijzererts	29
06. Kennis	35
07. Zeilscheepvaart	38
08. Stoom- en motorschepen	41
09. De kapiteinshut	51
10. Thuiskomst van Randish	53
11. Kwantum Fysica/Mechanica	55
12. Zuurstof	58
13. Boeken	68
14. Jaren later	74
15. De toekomstige eeuw	77
16. Mars... de nieuwe wereld	80

1. Oud en nieuw

Op een mooie warme zomeravond in het jaar 2150 zit de oude Rojo in het groene gras voor zijn huis te mijmeren. Hij is een oude Afrikaanse zeeman en vertelt graag de verhalen over hoe het vroeger was aan zijn kleinzoon Widi. Niet alleen over zijn eigen jeugd, maar ook over de tijd waarin zijn voorvaderen leefden. Hij wordt uit zijn overpeinzingen gewekt. Daar komt zijn elfjarige kleinzoon Widi aangerend en roept: "Grootvader!! U zou toch vanavond verder vertellen?" "Ik was me al aan het voorbereiden m'n jongen. Waar waren we gebleven gisteravond?" "Bij de schepen die van zee kwamen en dan kwam er een man aan boord die het schip naar de haven bracht." "Oh ja, ik weet het weer" zei Rojo met een glimlach. Maar eigenlijk wilde ik je eerst nog verder uitleggen wat er aan vooraf ging, zodat je het begrijpt. Tot zo ver had hij Widi verteld en ging verder: "Maar je hebt gelijk, je vroeg me naar een man aan de wal die aan boord kwam om het schip een haven binnen te loodsen. Zo'n man heette dan ook een loods. Bij de wachtstations moest een schip zich aanmelden via een marifoon en wachtte dan tot na enige tijd de loods aan boord kwam die het schip moest binnenbrengen. Er lag op enkele mijlen uit de wal een grote loodsboot waarop enkele loodsen zaten die wachtdienst hadden. Dat schip had tv, een bioscoop -zoals dat vroeger genaamd was- en een kok aan boord. De wachtloodsen konden er ook slapen zolang schepen zich niet meldden. Ook was er nog een sportruimte. Loodsen weten natuurlijk perfect de weg op de vaarwegen en zij brachten na een oproep het schip veilig naar de afmeerhaven. Maar ook loodsendiensten bestaan niet meer, want alles gaat via apparatuur.

Op zee gaat nu dus alles via een satelliet service, de SAS genoemd, die al weer veel geavanceerder is geworden in de loop der jaren. In de tijd van mijn overgrootvader aan boord in 1994, kon het kantoor vanaf de wal bijvoorbeeld al via een groot beeldscherm opvragen waar welk schip zich bevond, welke koers het ging, en hoeveel knopen. Zodoende kon men exact berekenen wanneer een schip op de plaats van bestemming aanlegde om nieuwe vracht op te pikken of te lossen. Dat was soms heel vervelend voor de bemanning. Want wanneer het bijvoorbeeld heel slecht weer was op zee, dan bleven ze nogal eens in de haven liggen tot de storm geluwd was, of ze schoten een baai in als ze al onderweg waren naar hun nieuwe bestemming. Die mooie tijd was voorbij. Vandaar ook dat veel mannen niet meer zo graag naar zee gingen. Alles is tot bijna op de minuut gepland. Het salaris is langzaam steeds minder geworden. Je kan nèt zo goed, of beter zelfs, voor een baan aan de wal kiezen. Als zo'n baan er tenminste is. Zelfs als een schip in een verre haven aan het laden of lossen was kon men op het kantoor aan de wal meekijken als het roepnummer en de naam van het schip was ingetoetst, en zodoende wist men honderden mijlen verderop exact hoeveel er in- of uit- het schip ingeladen of gelost werd. Bij vertrek uit een haven kon de kapitein intoetsen waar het schip naar toe moest en had hij er verder geen omkijken meer naar. De scheepvaart-satellieten letten op andere schepen die allen verplicht datzelfde systeem hadden en daardoor elkaar automatisch uit de weg gingen, waardoor er nog maar zeer zelden aanvaringen plaatsvonden. Dus dat systeem regelde de koers, wijzigde die indien nodig en bepaalde of het schip door bijvoorbeeld windkracht, richting of mist, langs de kust bleef varen of juist meer volle zee koos.

Dit werd aangekondigd door een signaal waarna de veranderde positie op het beeldscherm verscheen. Binnen een groot aantal mijlen rond het schip en de koers die het moest varen richting de nieuwe bestemming, werd dat allemaal precies uitgestippeld. Zó kan tegenwoordig nog steeds dat digitale apparaat de conditie van het weer opgeven gedurende de reis. Maar ook is er een controlesysteem waarmee toezicht wordt gehouden op de schepen of er olie of afval wordt geloosd. Is dit het geval, dan wordt dit door middel van een signaal automatisch aan de betrokken instanties doorgegeven, alsmede de roepnaam, de koers van het schip en de positie waar de olie cq afval is geloosd. Bij aankomst in een haven wordt het schip dan meteen beboet. Dit alles om het beheer van de natuur in de hand te houden. Ook is er thans een beeldscherm in elk verblijf, en elke werkruimte aan boord (behalve in de persoonlijke ruimte van de opvarenden), zodat bijvoorbeeld bij een motor- of andere storing, het defecte object in beeld wordt gebracht. De monteur aan de wal kan via dat beeldscherm onderzoeken waar de storing zich bevindt en aanwijzingen aan de camera geven zich naar links, rechts, boven of onder te begeven. Zo kon de machinist de reparatie uitvoeren, op de voet gevolgd door de blikken van de monteur aan de wal. Bovendien zijn er vergevorderde ontwikkelingen gaande waarbij robots aan boord zijn geplaatst die de storing zelf opzoeken en repareren. Ja, vroeger was de tijd veel prettiger voor zeelieden. Men had werk te doen op de brug en in de machinekamer waar tegenwoordig, door andere systemen, geen oliepeil meer aan te pas komt, terwijl de machinist dat vroeger deed met het bekende oliespuitje wat hier in de kapiteinshut bovenop de kast staat als herinnering aan lang vervlogen tijden. Vroeger moest men alert blijven en op de radar letten. Je weet wel wat een radar is hè?"

“Ja grootvader, dat is dat felverlichte groene scherm waarop je kan zien of er schepen op jouw koers zitten.” “Goed zo jongen, jij vergeet ook niets. Inderdaad was de radar een scherm waarop je in mijlen kon zien door middel van echo’s, of- en wààr een ander schip zich bevond. Deze zeelui moesten dus ook visueel werk verrichten. Als een schip slechts enkele mijlen bij je vandaan was, kon je aan de navigatielichten -rood aan bakboord, groen aan stuurboord- ook nog zien of het schip bij je vandaan ging of naderbij kwam. Aan het aantal toplichten op een schip kon je zien of je bijvoorbeeld met een gastanker, coaster, vrachtschip, mammoettanker of visserman te doen had. Die vissermannen voeren in mijn tijd soms kriskras door jouw vaarwater, dus moest men deze nauwlettend in de gaten houden. Nu is dat niet meer nodig. Door navigatiefouten kon er in die tijd nogal eens een aanvaring plaatsvinden. Wanneer een schip te dichtbij kwam op jouw koers, dan moest je zelf stappen ondernemen door je koers te wijzigen of via de boordradio contact op te nemen met het andere schip. Nu besturen deze ‘satellietogen’ het schip volautomatisch. Elk obstakel op zee wordt waargenomen en indien nodig word de koers automatisch gewijzigd. Dreigende aanvaringen zijn uitgesloten doordat elk schip verplicht is aangesloten te zijn op deze apparatuur. De ‘ogen’ van beide schepen op dezelfde koers, communiceren met elkaar. Ook werd toen nog via dat systeem de gas-, smeerolie en watervoorraad bijgehouden in het logboek door de machinist. Tegenwoordig varen ze op zeer moderne elektriciteit of op een soort atoomkracht. Bij vertrek, na het intoetsen van de aankomsthaven, gaf dit systeem aan wanneer er onvoldoende brandstof, water of olie aan boord was om de reis te kunnen voltooien.

Je begrijpt dat er nu ontzettend veel satellieten aan de hemel staan om dit allemaal te kunnen realiseren. Er vonden in die tijd –nu praat ik over zeker minstens honderd jaar terug- nog medische keuringen plaats, waarbij vooral de ogen en oren werden getest. Als die niet goed waren kon een zeeman zijn zeemanschap wel vergeten. Heden ten dage is zo'n keuring ook niet meer van toepassing, al is er nog wèl een keuring van de lichamelijke gezondheid verplicht.“

De kleine jongen op zijn schoot zit dromerig voor zich uit te kijken en Rojo glimlacht in zichzelf. “Ja jongen, dit was weer een deel van het verhaal over de scheepvaart.”

<>