



Vanaf links, met de klok mee:

Leerlingen van de Maritieme Academie Harlingen lossen zakken rogge bij korenmolen De Onderneming in Witmarsum.

Op een scheepswerf in het kustdorp Punta Morales in Costa Rica wordt een driemastschoener gebouwd van het hout uit de achterliggende jungle.

Fairtrade Transport met de Tres Hombres, met in de verte een groot vervuilend containerschip.

Wiebe Radstake en Suzan Dahmen op de Friese platbodem de Vrijbouter.

Bemannung van de Tres Hombres lost cacao's van de Dominicaanse Republiek aan een havenkade in Amsterdam.



De renaissance van de zeilende handelsvaart

Zo'n vijftien jaar geleden werd de zeilende handelsvaart nieuw leven ingeblazen door de gerestaureerde schoenerbrik de Tres Hombres. Inmiddels is het een wereldwijde duurzaamheidsbeweging die koffie, cacao's, wijn vervoert over de oceanen en binnenkort over een pakhuis beschikt in de Harlinger haven. „Wij bepalen zelf welke producten er aan boord komen.”

Is het mogelijk om een partij rogge uit de éne uithoek van het land helemaal klimaatneutraal te vervoeren naar de andere uithoek? Dat vroeg bakker en molenaar Christa Bruggenkamp uit Witmarsum zich af.

In haar bakkerij gebruikt ze het graan van de biologische boeren-coöperatie Zeeuwse Vlegel. Deze Zeeuwse rogge en tarwe wordt in een waterwingebied in de buurt van Hulst milieuvriendelijk geteeld, zonder kunstmest en bestrijdingsmiddelen. Bruggenkamp maalt het graan in haar korenmolen aan de Wytmarsumer Feart tot meel en bakt er ambachtelijke broden van. Volgens het Frysklin Culinair-label maakt ze met het rogge van Zeeuwse Vlegel zelfs een van de beste Friese roggebrouden in de provincie.

Maar de ontbrekende schakel in dat duurzaamheidsverhaal is het transport vanuit Zeeuws-Vlaanderen naar haar bakkerij op de Friese klei: dát kon nog wel een tandje milieuvriendelijker, zonder uitstoot van broeikasgassen.

Dat is nu voor het eerst geslaagd met een partij rogge dat volledig onder zeil is vervoerd. Ruim een halve ton rogge ging een paar weken geleden in de Antwerpse haven aan boord van de Friese platbodem de Vrijbouter van schipper Wiebe Radstake. Met de helpende hand van een groep studenten bracht Radstake de zakken naar Amsterdam. Daar landde hij ze over op een tweemastkipper van een collega, die de vracht afgelopen weekend loste aan de kade in Workum.

En ook voor het laatste eind van Workum naar Witmarsum lukte het om een duurzame transporteur te vinden. Leerlingen van de Maritieme Academie Harlingen navigeerden met een skútjige afgelopen slag over de Friese binnenwateren om de

rogge voor de deur van de korenmolen te kunnen leveren. Bakker Bruggenkamp is er erg blij mee: „Als we het allemaal goed van tevoren plannen, dan kunnen we het in de toekomst zeker vaker op deze manier organiseren.”

Streekproducten

„Je kunt dit alleen maar gaan doen als je knettergek bent, maar het is wel heel leuk”, zegt Wiebe Radstake lachend. Hij is een van het handjevol schippers dat met historische zeilschepen het klimaatneutrale vrachttransport onder zeil in Nederland nieuw leven wil inblazen. Op de Vrijbouter combineert hij dat idee met educatieve reizen en ecotoerisme. „Op een reis als deze komt alles samen. Aan meevarende studenten bieden we educatie rond duurzaamheid en onderweg nemen we ook nog een vracht rogge mee.”

Met zijn vriendin Suzan Dahmen kocht hij het uit 1901 stammende zeilschip vorig jaar midden in de coronacrisis, toen de bruine zeilvaart in zwaar weer raakte door een verloren vaarseizoen. „We zijn een van de schepen geweest die nog het meest hebben gevaren tijdens de lockdown. We gingen niet wachten totdat de scholieren en toeristen weer kwamen, maar gingen kijken wat er wél mogelijk was. Dat bracht in het begin weinig op, maar we stonden wel continu in de kijker. Varen doet varen, zeg ik altijd.”

Het schippersstel, dat Zienkzee als thuishaven heeft, vervoert momenteel vooral Zeeuwse streekproducten. „Dat doen we binnen de Zeeuwse delta, van het ene eiland naar het andere. Maar we kijken ook zo'n honderd vrijwilligers omgevoerd tot een vrolijk zeilend project-schip.” Het geld werd bijeengesprokeld door een partnerschapsopbouw op de Friese binnenwateren om de

Wij werken met zeilschepen die we zelf kunnen bevrachten en waarbij we ook zelf kunnen bepalen welke producten er aan boord komen

Het animo in de zeilwereld lijkt daarvoor te groeien, denkt Radstake. „Tot de coronacrisis had elk schip zijn eigen chartermarkt. Maar nu die vaste markt is weggefallen, verzinnen steeds meer schippers andere activiteiten om te kunnen varen.”

Tres Hombres

Het idee om met zeilschepen duurzame producten en goederen over de wereldzeeën te vervoeren als alternatief voor de grote vervuilende containerschepen, ontstond zo'n vijftien jaar geleden onder scheeps-personeel in de Nederlandse chartervaart. Een internationaal drietal stak toen de koppen en wat spaargeld bij elkaar om op de oude Rijkswerf in Den Helder een oud schip uit de Tweede Wereldoorlog om te bouwen.

„De scheepsromp was grotendeels rot, maar had heel mooie vormen”, vertelt Ruud Offringa, die aan het schip heeft meegebouwd. „In twee jaar tijd hebben we dat schip met zo'n honderd vrijwilligers omgebouwd tot een vrolijk zeilend project-schip.” Het geld werd bijeengesprokeld door een partnerschapsopbouw op de Friese binnenwateren om de

bi-j het risico wordt verspreid over meerdere mensen die een aandeel kopen in het schip.

Eind 2009 voer de motorloze Tres Hombres, met een laadvormogen van veertig ton, voor het eerst uit. De eerste bestemming was de Klimaatconferentie van Kopenhagen, waarna het schip een koers zette richting de Caraïben. „We zouden rum gaan halen in de Dominicaanse Republiek, maar het schip werd eerst volgeladen met hulpgoederen voor Haiti, aan de andere kant van het eiland. Daar was net een aardbevings-ravage aan. Daarna hebben we in Santo Domingo onze eerste rum geladen. Toen we daarmee terugkwamen, moest ik nog behoorlijk praten om dat aan de man te brengen. In die tijd was er ook nog nèt geen sociale media, en verspreide het verhaal zich van mond tot mond. Maar nu hebben we iets waar de markt om vraagt.”

Renaissance

Offringa ziet de Tres Hombres als het begin van een renaissance van de zeilende handelsvaart. De rum is inmiddels een gerenommeerd merk, en er is een eigen fairtrade chocolademerk in de markt gebracht, van cacao's van verscheept vanuit de Dominicaanse Republiek. De partnerschapsopbouw tot de zakelijke onderneming Fair Transport.

Oud-bemanningsleden zijn in verschillende windhoeken hun eigen projecten gestart en hebben van het handeldrijven onder zeil een wereldwijde beweging gemaakt. Ook schipper Radstake, die zich op de Tres Hombres van matroos opwerkte tot kapitein, heeft hier zijn inspiratie voor de Vrijbouter opgedaan.

Er worden her en der historische zeilschepen opgeknapt, maar ook tot compleet nieuwe schepen gebouwd.

Zo is op een scheepswerf in de jungle van Costa Rica al een jaar of drie een groepje mensen bezig een traditionele driemastschoener te bouwen met bomen uit het achterliggende woud, dat ook weer met nieuwe bomen wordt aangeplant. Een ander oud-bemanningslid van de Tres Hombres, Jome Langelan uit Alkmaar, heeft plannen om met moderne technieken een stalen replica te maken van een negentiende-eeuwse klipper.

Het lijken druppels op een gloeiende plaat, maar inmiddels zit ook een wereldspeler als Maersk de eerste stappen in die richting. De containervervoerder wil in 2023 een milieuvriendelijker schip in de vaart hebben dat groene methanol als scheepsbrandstof gebruikt. „Dat is maar één schip, maar het is een begin”, zegt Offringa. „Alleen staan grote bedrijven in dienst van het vervoeren van producten die niet altijd even duurzaam of klimaatneutraal zijn. Wij werken met zeilschepen die we zelf kunnen bevrachten en waarbij we ook zelf kunnen bepalen welke producten er aan boord komen.”

Pakhuizen

Om écht duurzaam te zijn, kan het netwerk niet alleen op vrijwilligers blijven steunen. „We moeten in wezen koopvaarders zijn. Niet alleen vervoeren, maar ook zoveel mogelijk eigen handel aan boord, zoals we met de rum en chocolade van Tres Hombres hebben gedaan. Een goedkoopvaarders heeft dus ook pakhuizen nodig.”

Dat is dan ook het volgende project waar Offringa mee aan de slag gaat, in de haven van Harlingen. Aan de Nieuwe Willemsskade krijgt hij van de gemeente Harlingen de ruimte om een ouds om te bouwen tot een pakhuis voor de zeilende han-

delsvaart. Die loods, met een vloeroppervlakte van 275 vierkante meter, is nu nog vrij leeg. Op een tafeltje staan al wel een paar flessen Spaanse wijn uitgestald die deze zomer zijn meegebracht door een zeilschip uit de Baskische havenstad Bilbao.

Het pakhuis is de derde pijler van ons verhaal”, zegt Offringa. „We bouwen schepen, we bouwen een handelsnetwerk en daarbij horen ook handelsposten. Laden en lossen is altijd een feest met veel reuring, maar na een paar dagen zijn de schepen weer vertrokken. Met een pakhuis waar de handel nog staat en verwerkt wordt, houd je het verhaal vast. Hier gaan we koffiebranden en wijnen uit vaten bottelen. Op de eerste verrijping kun je dat met uitzicht over het Wad allemaal gaan ruiken en proeven. Dat is het plan.”

Daarmee hoopt hij verder te bouwen aan een wereldwijd netwerk van duurzame denkers en doeners. „Ik ben me door het contact met biologische boeren gaan realiseren dat voor mij de belangrijkste taak met die zeilschepen ligt in het steunen van de organische landbouw. Want de ecologische ramp die op het land plaatsvindt, is groter dan op zee. De zee wordt legevisst en er drijft een hoop plastic rond, maar op land zijn de meeste mensen en is de schaal van de vervuiling groter.”

Het steunen van de organische landbouw is ook wat bakker Bruggenkamp uit Witmarsum op haar eigen manier nastreeft. „Het Zeeuwse graan heeft zulk goede eigenschappen dat het ons heeft uitgedaagd om in onze eigen buurt een boer te vinden die op dezelfde voorwaarden graan wil verbouwen.”

Ook dat is gelukt, en zo wordt er nu ook organisch geteeld op een veldje langs de Strandweg, tussen Pinguin en de zeedijk.