

Zeevervoer met windkracht

Half september vertrekt de Tres Hombres uit de haven van den Helder. Het schip moet bewijzen dat vrachtvervoer over zee met windkracht toekomst heeft. „We staan aan het begin van een nieuw tijdperk.”

Twee Canadezen en een Oostenrijker verrichten werkzaamheden in het kraaiennest-in-wording, op zes meter hoogte boven het dek. In het pakhuis, enkele tientallen meters verderop, werken nog meer nationaliteiten samen aan de tuigage, de houten en metalen onderdelen en de inrichting van de schoenerbrik. Die ligt afgemeerd voor een van de kades van de voormalige marinewerf Willemsoord Den Helder.

Al bijna twee jaar lang werken twintig vrijwilligers zes dagen per week aan het schip. Jonge, gepassioneerde mensen, afkomstig uit het uitgebreide netwerk van initiatiefnemers Arjen van der Veen (34), Andreas

Lackner (33) en Jorne Langelaan (30). Het drietal ontmoet elkaar in 2000 op de bark Europa. Arjen en Jorne maken al eerder kennis op de Enkhuizer zeevaartschool. Op de driemaster Europa ontstaat het idee om vracht, net als vroeger, zeilend over zee te vervoeren. Het idee komt niet voort uit nostalgische overwegingen, maar omdat dit uit het oogpunt van duurzaamheid hard nodig is. Van der Veen: „Op de oceaan heb je vaste scheepvaartroutes. Als je dan in de verte een tanker ziet verdwijnen, tekent zich daarachter een lange bruine walm af. Dat is gewoon asfalt dat de lucht in wordt geblazen. Voor de zeeschepen wordt zware stookolie gebruikt, het eindproduct. In feite is het niet anders dan chemisch afval.”

Arjen van der Veen:

„Dit is het begin en bedoeld om onze missie bekendheid te geven”



Schoenerbrik See Adler

De Tres Hombres heeft al een hele geschiedenis achter zich. Het houten vaartuig met ijzeren spanten is in 1943 als See Adler gebouwd op een werf in het Duitse Swinemunde en werd hierna als zogeheten voorpostenboot in de Oslofjord gestationeerd. Na de Tweede Wereldoorlog raakte het schip in Duitsland in de visserij verzeild. Ook vanuit Den Helder voeren in die tijd voormalige voorpostenboten in de visserij. Toen de See Adler in 1977 werd gesaneerd, deed het schip eerst nog enige tijd in West-Ierland dienst als veerboot, voordat het in 1984 naar Nederland werd gehaald om te worden gerestaureerd.

Jongensdroom

Het duurt nog tot 2006 voordat Van der Veen, Lackner en Langelaan in Nederland samen aan de slag gaan. „We wilden ervaring opdoen en hebben de wereldzeeën bevaren, op vrachtschepen en op zeilschepen. Zelf ben ik in 2005 met de laatste tocht van een Nederlands vrachtzeil-schip mee geweest, in het Caribisch gebied. Dat was op een Groninger schoener van schipper Paul Wahlen. We hebben de Atlantische routes bevaren en alles verkend om te voorkomen dat de sceptici gelijk zouden krijgen en ons plan in een jongensdroom bleef steken.”

Voor een symbolisch bedrag en met een startgeld van enkele duizenden euro's koopt het gedreven drietal het voormalige Duitse vissersschip, dat twintig jaar geleden door studenten werd aangeschaft met de bedoeling het op te knappen (zie kader). „Door hun carrière en tijdgebrek was de restauratie blijven steken en zij waren enthousiast over onze plannen.” Het schip krijgt de naam Tres Hombres (Spaans voor drie mannen). De 32 meter lange schoenerbrik verhuist al snel naar de kop van Noord-Holland. Daar vinden de jonge ondernemers onderdak op de oude rijkswerf, waar ruimte is vrijgemaakt om nautische monumenten op te knappen. Kantoorruimte, een groot pakhuis voor herstelwerkzaamheden en de opslag van goederen, een werkplaats en een kaderuimte zijn voor een schappelijke prijs beschikbaar gesteld.

Geen romantiek

De schoenerbrik, die 9 maanden lang op het droge heeft gestaan om de onderkant te renoveren, heeft de afgelopen twee jaar een totale restauratie ondergaan. In het ruim,



De zeilen worden in orde gemaakt.

waaruit de oude motor is verwijderd, is ruimte voor een lading van 50 ton. Daarnaast zijn er verblijven voor de drie bemanningsleden, twee passagiershutten voor vier passagiers en acht leerlingen voor de mast in het vooronder.

Op en in het dek zijn de masten, goed voor 325 vierkante meter zeil, aangebracht. Het schip kan een snelheid halen van wel 10 knopen en is daarmee sneller dan verschillende door motoren aangedreven schepen. Het schip bezit geen motor. Om opduwen in de haven op een moment dat er geen wind is mogelijk te maken, wordt een sloep met een 30 pk motor gebruikt.

„Het was in feite een wrak”, bekent Van der Veen. „Wat dat betreft hadden we beter nieuw kunnen bouwen. Maar we liepen tegen deze romp aan, het was voor ons liefde op het eerste gezicht. We hadden geen geld en bovendien heb je iets tastbaars nodig om anderen enthousiast te maken.” De sterk schommelende olieprijs, de verwachting dat de prijs van het zwarte goedje de komende jaren wel weer eens flink kan gaan stijgen en de duurzaamheidsdiscussies als gevolg van de crisis, hebben het tijd doen keren. „Verklaarde men ons tien jaar geleden nog voor gek, nu wordt er toch heel belangstellend tegen onze plannen aan gekeken”, zegt Van der Veen. De vennoten zijn

niet alleen idealisten. De romantiek houdt op waar de euro's beginnen, meldt hun website. Het businessplan voor de Tres Hombres gaat niet uitsluitend uit van vrachtwagen voor derden. „We willen in de winterperiode varen in het Caribisch gebied en daar ook zelf in- en verkopen. Op het ene eiland is cement duur, terwijl er op de andere plaats een tekort is. En dat geldt voor meer goederen. Als je dat weet, kun je daar wat mee. Net zoals onze VOC-voorouders handel bedreven.”

Zware jongens

Daarnaast mikt Arjen, die zelf de eerste reis als kapitein zal optreden, op inkomsten van passagiers en leerlingen. Voor een bedrag van veertig euro per dag wil hij probleemjongeren voor een periode van tenminste zes maanden aan boord nemen. Hij spreekt uit ervaring. „Op een Zwitsers jeugdschip, eigenlijk een vervanging voor een gevangenis. Daar voeren we met achttien zware jongens. De ergste gevallen waren negen maanden aan boord en deden er ervaring op in het samenwerken, leren leven met regelmaat en het accepteren van opdrachten. Niet iedereen is voor zo iets geschikt, je moet wel de zee op willen. Maar onze ervaringen waren fantastisch. Men leerde van alles, van koken en bakken tot schilderen en technische en nautische bekwaamheden. Circa



60 procent van hen kwam weer op een normale manier terug in de maatschappij.”

Van der Veen is in gesprek met Justitie over het plaatsen van enkele boefjes aan boord van de Tres Hombres. Dat verloopt traag. „Iedereen vindt het leuk, maar je stuit op allerlei regels en de vraag wie wat moet betalen. Een dagje gevangenis kost natuurlijk een veelvoud, maar daarmee ben je er nog niet. Misschien zijn er mogelijkheden met behulp van organisaties als het Leger des Heils of Jeugdzorg. Of kunnen ouders, die hun kinderen graag het beste gunnen, zelf mee betalen.”

Het vervoeren van vracht voor derden is vooralsnog een beperkte bron van inkomsten, beseft de jonge kapitein. De eerste opdrachten voor het vervoer van wijn en leem heeft hij al binnen. „Het valt nu nog iets duurder uit dan traditioneel transport, maar in feite zijn wij onvergelijkbaar. De meerwaarde is namelijk fenomenaal.” Bedrijven zullen de Tres Hombres vooral gebruiken voor promotionele activiteiten, verwacht hij. Om naar buiten te brengen dat hun product op een ecologische wijze is

vervoert. Van A naar B zonder CO₂. Als een soort visitekaartje.”

Handelsvloot

De financiering van het schip is gebaseerd op het oude Hollandse partensysteem: derden hebben een deel in de rederij. Instappen is nog steeds mogelijk. De partenrederij is partner van de stichting Atlantis Zeilende Handelsvaart. Een algemeen nu beogende organisatie die als doelstelling heeft de zeilende handelsvaart in de breedste zin van het woord te bevorderen.

Voor Arjen, Andreas en Jorne is de Tres Hombres het begin. „Dit is een niche markt. In feite is het in de vaart brengen van de Tres Hombres bedoeld om onze missie bekendheid te geven.” Met een aantal bedrijven uit de kop van Noord-Holland, Groningen en uit Friesland werken de vennoten aan de uitbreiding van de handelsvloot op wind. Arjen wijst naar de wand van het ruime kantoor. Daar hangt een tekening van een vrachtschip dat 3000 ton kan vervoeren, de Ecoliner. De stalen coaster wordt voorzien van een schone dieselelektrische motor om in en uit

Vlnr. Arjen van der Veen, Andreas Lackner en Jorne Langelaan.

de haven te navigeren. Een hydraulisch tuigstelsel laat de zeilen in de masten verdwijnen. De bouwsom bedraagt naar schatting 8 miljoen. „De komst van de Ecoliner zal voor de reguliere markt een schok betekenen. Die vaart, zelfs met behulp van de motor, CO₂-neutraal en is door brandstofbesparing economischer dan motorschepen van vergelijkbaar formaat.”

De snelheid van een Ecoliner met 4000 vierkante meter zeil kan bij windkracht 5 oplopen tot 12 knopen. „Het is toch dwaas om geen gebruik te maken van de wind. Die heb je bijna altijd oneindig ter beschikking en is milieuvriendelijk.” Als de financiering rond komt, kan de Ecoliner, een schip van 90 meter, binnen drie jaar worden gebouwd. Als het plan door de crisis vertraging oploopt, wordt een ‘tussenoplossing’ niet uitgesloten: het onder zeil brengen van een bestaande coaster.

Stormseizoenen

Op vrijwel alle routes kan de zeilkracht probleemloos worden ingezet, is de opvatting van ‘de drie mannen’. „Natuurlijk moet je rekening houden met stormseizoenen, met orkanen, passaat- en moessonwinden, maar alles is al eeuwen bekend.”

De komende winter wordt de Tres Hombres uitgeprobeerd in het Caribisch gebied. Half september vertrekt het schip met Arjen, Andreas, een bootsman, een groep leerlingen en enkele passagiers eerst voor een vracht naar Normandië. „Daarna steken we de oceaan over. Volgende zomer, voor het stormseizoen begint, zijn we weer in Nederland. We hebben al een ligplaats op Sail Amsterdam.”

www.zeilendehandelsvaart.nl