Schoon goederenvervoer: Fair Transport zet er alle zeilen voor bij

We wandelen door het centrum van Porto als Ivar een e-mail voorleest: 'De Tres Hombres is onderweg!' Een vrijwilliger van rederij Fair Transport meldt de intocht van hun zeilende vrachtschip. Terwijl we naar Lucipara[2] teruglopen, zien we hoe een loodsboot het schip helpt afmeren. Omdat de Tres Hombres geen motor heeft, moet het de rivier (Douro) opgesleept worden. We varen eropaf en vragen of we langszij mogen. Zo kunnen we de crew ontmoeten én havenkosten besparen. 'Natuurlijk!', roept kapitein Andreas Lackner.

Schoon transport voor biologische producten

Andreas is trots op Fair Transport, de rederij die hij in 2007 met twee vrienden oprichtte. 'Het is de grootste rederij met zeilende vrachtschepen ter wereld. Onze twee schepen bevaren de Atlantische Oceaan en de Noordzee. Zonder motor, volledig op de wind. Zonnepanelen en windgeneratoren leveren de stroom voor onze communicatie- en navigatieapparatuur. Voor noodgevallen hebben we een generator op gerecycled frituurvet.'

Tegen de stroom in varen

'Wij willen laten zien dat schoon transport mogelijk is', legt Andreas uit. 'Zeetransport vervuilt gigantisch. Uit de verbrande stookolie komen CO_2, roet, zwavel- en stikstofdioxiden vrij, en die verzieken de lucht en het klimaat.' Wij concluderen: 'Dus jullie willen goederen anders transporteren dan de rest van de branche?' Andreas reageert ad rem: 'Nee, wij willen het juist normaal doen. Die anderen, die doen het anders! Ze vervuilen en vervoeren veel te veel. Spullen die niemand echt nodig heeft.'

‘Bewegen’ belangrijker dan verdienen
Fair Transport vervoert niet alleen zo duurzaam mogelijk, hetzelfde geldt voor de producten aan boord. Ze kennen de makers en weten dat die eerlijk produceren, met respect voor natuur en arbeiders. ‘Bovendien transporteren we alleen luxegoederen, zoals koffie, cacao en rum. Zo voorzien we in een behoefte zonder het milieu te schaden. Andere producten kun je beter lokaal produceren, dan is er überhaupt geen transport nodig.’, licht Andreas toe. Een transportbedrijf dat minder wil transporteren, snijdt dat zich niet in de vingers?

‘Natuurlijk zijn we een bedrijf, en zo werken we ook. Maar het geld dat daarin omgaat, staat in geen enkele verhouding tot wat wij in de harten van mensen veroorzaken’, straalt Andreas. ‘We stimuleren mensen na te denken over wat ze kopen, en hoe ze met de natuur omgaan. Door te bewijzen dat duurzaam transport kan, gaan we hopelijk met z’n allen meer aan de lange termijn denken. Onze luxeproducten eet of drink je niet al te vaak; je geniet er met mate van. Alleen dan blijft er genoeg van over, en behouden we de natuur.’

Co-schipper Lammert vult aan: ‘We moeten leren *met* de natuur te leven, niet *van* de natuur. Daarom moeten we eerst proberen minder te verbruiken en ons tempo te verlagen. In de toekomst zien we graag alleen nog zeilende vrachtschepen, met aan boord luxegoederen die je niet lokaal kunt produceren.’

Oneerlijke concurrentie: de vervuiler profiteert
Toch moet Fair Transport op de kosten letten, net als ieder bedrijf. ‘Onze prijzen zijn gebaseerd op de onderhoudskosten van een zeilschip. We hebben alleen wind nodig, besparen dus op grondstoffen en schaden het milieu niet. En toch hebben we meer kosten dan vervuilende transporteurs. Stookolie is goedkoop, maar ze houden geen rekening met de milieuvervuiling die ze veroorzaken.’ Fair Transport weet ondanks deze oneerlijke concurrentiestrijd toch rendabel te varen. Daarvoor zorgt een andere inkomstenbron…

Trainees voor nu en later
Aan boord is ruimte voor tien trainees. Zij leren zeilen op de dwarsgetuigde tweemaster en helpen vracht in- en uitladen. Ze kiezen zelf welk stuk ze meevaren en betalen daarvoor. Opvallend is de spreiding in leeftijd; we zien trainees van achttien, maar ook van dik zeventig. De omstandigheden aan boord zijn verre van luxe. Iedereen heeft een eigen bed, maar slaapt in één grote ruimte. Stroom en water zijn schaars. Toch delen ze glunderend hun ervaringen. Ze zijn trots dat ze actief meewerken aan deze duurzame transportvorm. De een zoekt avontuur, de ander wil echt leren varen om later crewlid te worden. Andreas: ‘Zo zorgen de traineeships niet alleen voor inkomsten, maar ook voor onze bedrijfscontinuïteit.’

Circulaire goederenstromen
De Tres Hombres neemt ook iets uit Nederland mee naar de Dominicaanse Republiek: fosfaat. Andreas wijst op een stapel in het ruim: ‘Uit zuiveringswater gewonnen fosfaat kunnen ze daar goed gebruiken op de plantages. Koffieplanten trekken veel fosfaten uit de grond. Nederlandse koffiedrinkers helpen dat tekort weer aan te vullen. Echt circulair dus.’

In Porto gaan lege portvaten aan boord. Deze worden in de Cariben gevuld met rum, die zo nog meer smaakt krijgt. Ook ontmoeten we Irma, een Nederlandse die olijfolie komt brengen. Ze woont in Portugal en kent de boeren die de olie maken. 'Allemaal biologisch geproduceerd door mijn buren!', glimlacht ze. De crew laadt de rvs-vaten een voor een in het vrachtruim, dat zo permanent zinnig wordt benut.

Zij aan zij onder de Eiffelbrug
Iets stroomopwaarts komt een kadeplekje vrij, vlak bij de brug die Gustave Eiffel ooit ontwierp. Tegenover de porthuizen en voor de gekleurde *Ribeira*, de oude wijk aan de rivieroever. Centraler kan niet en Andreas ruikt kansen: 'Als we tussen de toeristen liggen, kunnen we nog meer aandacht voor onze missie vragen.' Hij kijkt ons veelbetekenend aan: 'Hoe sterk is die hulpmotor van jullie? Rond de kentering stroomt de rivier even niet, dan moet het toch lukken om ons die paar mijl te slepen?!' Hmm... de Tres Hombres is een serieus schip van 32 meter lang en 128 ton zwaar. We aarzelen even, maar leggen Lucipara[2] daarna stevig vast aan de Tres Hombres. Even later varen we samen de Douro op.

Inkopen op de kade
In het hart van Porto trekt de Tres Hombres veel bekijks. De bemanning hangt spandoeken met informatie op en stalt producten uit. De kapitein en crew staan als enthousiaste ambassadeurs veel voorbijgangers te woord. Ook wij steunen Fair Transport en slaan koffie en rum in. Samen met repen van het Amsterdamse merk Chocolatemakers, gemaakt van cacao die de Tres Hombres vervoert. Alles met mate uiteraard, voor bijzondere momenten.

Reality check
Als we Porto verlaten en op de Atlantische Oceaan de eerste vrachtschepen tegenkomen, is het even slikken. Geelbruine walmen verraden precies welke route ze hebben afgelegd. De meeste consumenten zien deze vervuiling niet, maar hier op zee is er geen ontkomen aan. We kunnen niet wachten tot ze worden vervangen door zeilende vrachtschepen!