



De Tres Hombres als sleepboot

Lees hier het relaas over de reddingsactie (het hele verhaal staat op de website)

Rond jaarwisseling was de Tres Hombres ineens in het nieuws. Op haar Atlantische oversteek werd een noodoproep ontvangen van de Fidel, een 12 meter lange Duitse tweemaster. De Tres Hombres bleek het dichtstbijzijnde schip. Na een kleine zoektocht werd de Fidel gevonden. Op het moment van schrijven slaapt de Tres Hombres Fidel richting Sint Lucia.

Dat de reddingsoperatie de nodig voeten in de aarde had, blijkt uit het verslag van trainee Leo (op de website is het volledige verslag te lezen).

Het is tweede Kerstdag, we zijn negen dagen geleden vertrokken vanaf het kaapverdische eiland Brava, onze positie is 15°47"N en 45°28"W. We zijn inmiddels over de helft van onze oversteek. De stemming is opperbest aan boord.

's Middags ben ik in de schaduw van het grootzeil bezig met het schaven van een kleine leizeil boom. Plotseling roept de kapitein vanuit de navigatiekamer dat hij een noodoproep heeft ontvangen van een Duits zeiljacht. Het zeiljacht "Fidel" heeft een defect roer en het schip is hierdoor onbestuurbaar. Het bevindt zich 100 NM zuidwest van ons.

Na wat communicatieproblemen met kustwachtstation Fort de France op Martinique, zet de Tres Hombres koers naar de plek, waar naar verwachting het jacht de volgende morgen gevonden moet worden.

De volgende morgen treffen we echter geen zeiljacht aan en communicatie met de Fidel blijkt niet mogelijk! (...) Na enige tijd krijgen we toch contact met de Fidel middels de satelliet-telefoon. Nu wordt duidelijk dat het gaat om een solozeiler met een 12 meter stalen kits van 18 ton. Het schip is het complete roer verloren, inclusief de roerhak. De onfortuinlijke zeiler drijft al veertien dagen stuurloos rond! We hervatten onze zoekactie en om 12.00 uur UTC treffen we het stuurloze zeiljacht aan op 14°36"N en 47°04"W.

We benaderen de Fidel bovenwinds, dit valt echter niet mee op een onrustige oceaan, de Fidel slingert enorm en wij maken uitslagen van 20° met schuin achterop lopende golven. Kapitein Arjan van der Veen manoeuvreert de Tres Hombres met grote vaardigheid tot op zo'n 15 meter afstand en Freya, de 2e stuurman, slingert haar werplijn met grote precisie aan boord van de Fidel vrijwel de gehele werplijn ligt op haar dek. De, naar nu blijkt oudere, solozeiler begrijpt de bedoeling niet helemaal en gaat op zoek naar het "keesje" in plaats van dat hij zo snel mogelijk de voorloop binnenhaalt. Kostbare tijd gaat

verloren, de afstand tussen de schepen wordt snel groter. Wij hebben vrijwel de gehele sleeplijn uitgevierd, maar de man krijgt de voorloop niet te pakken. Tot ieders teleurstelling is deze poging, om een lijn over te brengen niet succesvol. Voor een volgende poging zullen we weer enkele zeilmanoeuvres moeten maken. Een tweede poging faalt eveneens.

De kapitein laat eerst de bemanning lunchen om hierna een derde poging in te zetten. Nu benaderen we de Fidel met minimale zeilvoering, maar net genoeg om 'bij te liggen'. De kapitein ziet kans precies 'bij te liggen' boven de Fidel zodat deze in onze luwte ligt. We krijgen nu een beeld van de door onheil getroffen zeezeiler. Zonder problemen weet hij het eind van de voorloop op zijn bolder te beleggen. Onderwijl wordt er kennis gemaakt, ongerust informeert hij naar de voorwaarden voor hulp. Moritz vertelt dat hij niet verzekerd is. Onze kapitein begrijpt de situatie volledig en grapt, of hij ook koud bier aan boord heeft!?

De Tres Hombres gaat de Fidel slepen naar de dichtstbijzijnde haven in de Caribische regio, zo'n slordige 800 NM. De beste man is zichtbaar opgelucht! We besluiten om een Duitssprekende matroos bij Moritz aan boord te laten gaan om de situatie op te nemen. Tevens kan dan de sleeplijn goed worden belegd. Clemens zal dit zwemmend gaan doen, met zijn veiligheidsharnas aan een lijn en een reddingsboei is hij in korte tijd bij de zwemtrap van de Fidel. Met een duikbril inspecteert hij de situatie van het verloren roer. Als hij terug aan boord is, hangt iedereen aan zijn lippen. We beginnen met het vieren van de sleeplijn en het zetten van de zeilen. Spoedig hebben we ons volledige tuig staan.

Vrijdag 28 december, net na de middag hoor ik consternatie aan dek. Spoedig komt Freya, onderdeks: "all hands on dek". De sleeplijn is gebroken! Zo snel mogelijk worden de zeilen gestreken om de vaart uit het schip te halen. Dat is echter een hele toer omdat de leizeilen ook staan. Als de meeste zeilen zijn gestreken is de Fidel nog maar een stipje aan de horizon. Vervolgens gaan we overstag om op te kruisen. Strak aan de wind kruisen we tegen de zeeën in, bakken water bruisen over de boegverschansing. Enkele uren later zijn we terug bij de Fidel. We gaan weer bijliggen voor haar boeg en weten de sleeplijn weer overgezet te krijgen. (...)

Op 3 januari is de Tres Hombres met haar sleep bij het eiland Sint Lucia voor anker gegaan in de Rodney Bay

EEN GUNSTIGE KOERS!

DOOR JORNE LANGELAAN



Naar een effectieve organisatie structuur voor de zeilende handelsvaart

Zet drie kapiteins, met een achtergrond als actievoerder, muzikant en kunstenaar zonder ervaring in het reguliere bedrijfsleven, bij elkaar, en je hebt de basis voor een succesvolle, winstgevende en gestructureerde organisatie... Of? Toegegeven de afgelopen 10 jaar is onze organisatie door verschillende fases gegaan: de droomfase (de jaren met de Pierius Magnus), de onderzoeksfase (de jaren dat Andreas, Arjen en Jorne alle hoeken van de wereld verkenden), de werffase (tijdens de bouw van de Tres Hombres), de begin exploitatie fase (waarin we begonnen met vracht, trainees, festivals en eigen handel te varen) en de fase waar we nu in zitten, de fase van organisatie. De keuze tussen kleinschalige eenmanszaak en werkelijk professionele instelling is gemaakt. We hebben voor het laatste gekozen.

Rechtspersonen

Om de organisatie van de 'nieuwe' zeilende handelsvaart vorm te geven, zijn er een aantal rechtspersonen opgetuigd, met verschillende, elkaar versterkende doelstellingen. De Stichting Atlantis Zeilende Handelsvaart, geldt als paraplu voor het geheel. Deze stichting is een ANBI (algemeen nut beogende instelling) met als doel: de zeilende handelsvaart in de breedste zin van het woord te bevorderen. Meer concreet, streeft deze stichting naar het creëren van een breed internationaal draagvlak voor duurzaam goederen vervoer.

Onder deze stichting hangen twee B.V.'s (de aandelen hiervan zijn voor 100 procent in eigendom van de stichting Atlantis Zeilende Handelsvaart). Fairtransport Trading B.V., voor de handel, import en export van duurzaam vervoerde producten. En voor het beheer van de verschillende Fair Transport labels, om deze duurzaam vervoerde producten te classificeren en herkennen. Fairtransport Shipping B.V., voor alles wat met duurzame scheepvaart te maken heeft: van onderzoek, financiering, en bouw tot exploitatie en bevrachting.

Afdelingen

Om de organisatie en de verschillende entiteiten doelgericht te laten werken, zijn er vijf afdelingen gedefiniëerd: communicatie, secretariaat, verkopen, administratie en operationeel.

De communicatieafdeling is belast met alle externe uitingen. Deze afdeling is het sterkst ontwikkeld in de organisatie. De taken van deze afdeling lopen uiteen van het verzorgen van de huisstijl, het folder- en promotieverhaal, de website tot het organiseren van de beurs- en marktstands en het uitgeven van de nieuwsbrief.

Het secretariaat is verantwoordelijk voor de in- en uitgaande stroom informatie. Per post, email, telefoon of persoonlijk, moet deze bij de juiste persoon terechtkomen. Tevens zorgt het secretariaat ervoor dat het kantoor bemand is, vergaderingen worden genotuleerd, correspondentie wordt gevoerd en de administratie wordt ondersteund.

De afdeling verkopen houdt zich bezig met alle wervingszaken of zaken die geld binnenbrengen. In onze organisatie is dat zeer uiteenlopend. Om de meest belangrijke taken te noemen: de bevrachting, traineewerving, festivalwerving, rumhandel, chocoladewerving, handel in andere producten, de werving van donateurs, sponsorwerving, financiering, lezingen werving en subsidiewerving.

De administratie draagt zorg voor de overzichtelijke verwerking van alle financiën. Het debiteuren/crediteuren beleid en het maken van rekeningen. Ook het inboeken van bonnetjes, aangiftes van belasting en de voorbereiding voor de jaarstukken is een taak van de administratie. Bovendien houdt deze afdeling zich bezig met het liquiditeitsoverzicht en de begrotingen.

De operationele afdeling regelt alle praktische zaken (vooral rond de schepen): bemanningszaken, inklaren en uitklaren, reisvoorbereiding en reisbegeleiding. Verder houdt deze afdeling zich bezig met de classificatie, verzekering en alle technische zaken.

Het team

Het team is verdeeld in drie lagen: aan de basis de medewerkers, om de zaken per afdeling te coördineren de coördinatoren en om de grote lijnen uit te zetten en als gezicht naar buiten het bestuur.

Elke medewerker heeft één of meer specifieke taken, in één of meer van de afdelingen. Elke afdeling heeft z'n eigen coördinator

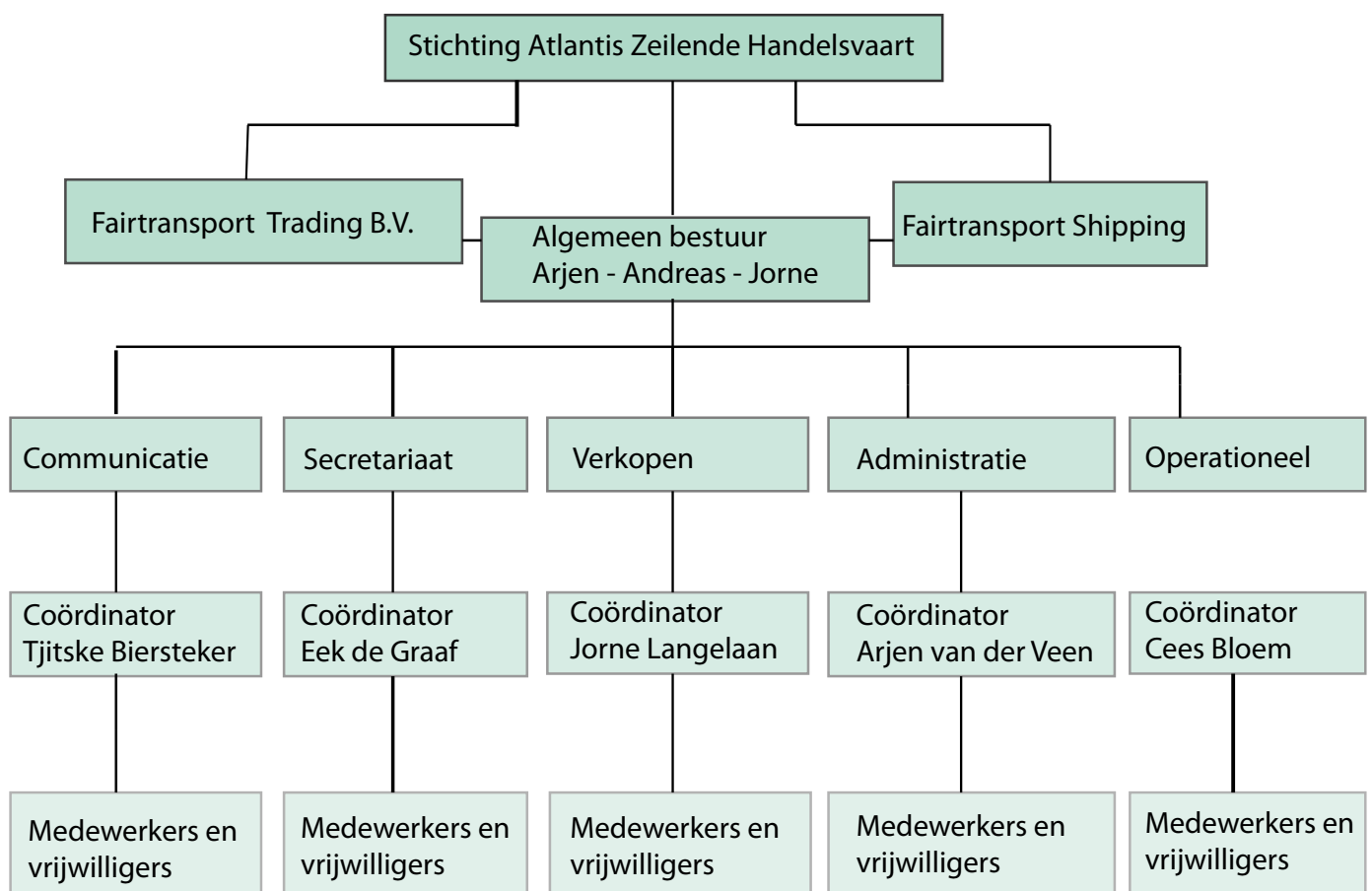
(communicatie: Tjitske Biersteker, secretariaat: Eek de Graaf, verkopen: tijdelijk Jorne Langelaan, administratie: tijdelijk Arjen van der Veen, operationeel: Cees Bloem). Deze coördinator zorgt ervoor dat alle taken van de afdeling bij de juiste persoon terecht komen en dat de medewerkers, op weg naar het bereiken van de doelstellingen, gecoacht worden, door waardering of confrontatie. De coördinatoren vergaderen momenteel wekelijks, naar mate er meer structuur in de organisatie komt zal deze frequentie minder worden. Het bestuur (Andreas Lackner, Arjen van der Veen en Jorne Langelaan) zet doelstellingen uit, bepaalt de strategie, controleert en stuurt bij waar nodig.

De toekomst

De ontwikkeling van de organisatie is in vijf afzonderlijke fases verdeeld. Momenteel bevinden we ons in de eerste fase: de fase van taakverdeling en planning. Daaropvolgend hebben we de volgende fases benoemd: vrijwilligersorganisatie, succesvolle vrijwilligersorganisatie, professionele organisatie en succesvolle professionele organisatie.

Er is een lange weg vol hindernissen te gaan. Maar we gaan de goede richting uit: met een enthousiast en kundig team, een strategie waar constant aan wordt geschaafd en een veelbelovend prachtig doel. Nog even aan de wind, totdat we de schoten kunnen vieren...

Organigram stichting Atlantis Zeilende Vrachtvaart



Ervaring van een kapitein

DOOR ANDREAS LACKNER



Het is half twee 's nachts, de laatste stoptrein is ook nog laat en ik sta opgewonden bij de deur. Voor het eerst weer sinds maanden zal zo meteen de winterse, helderse lucht mijn verwende longen vullen. In de Beatrixstraat is het al stil en het gevoel weer hier te zijn is eenvoudig fijn. De

warmte heb ik nog binnen, zit in botten en hart, vooral de warmte van de kaapverdiaanse mensen. En zolang dit nog zo is wil ik dat delen, dus ik loop rechtstreeks naar de Leprechaun toe, waar Jorne mij opwacht in zijn fijne bootje, verwarmd alleen door een paar kaarsen en de vreugde van het weerzien met twee oude zeebonken. Een glaasje port in een stenen kruik en de verhalen beginnen te vloeien.

Kaap Verde heet voor mij Kaap Vriendelijk. Van Tuga, de hoofdpersoon daar en havenmeester van de Marina Mindelo, krijgt Jorne de beste groeten en een hele mooie, ronde glazen karaf die Tuga mij meegaf. Tuga was de eerste mens die ik sprak bij aankomst in Mindelo op het eiland São Vicente. Om daar te komen moesten wij een beetje haast maken, we zijn in vier dagen van La Palma naar de Kaap Verden gevaren. Voor de wind dus. Zo ook de aankomst.

Wylde Swan

Net na zonsopgang met weinig zeil eerst maar checken hoe het zit, ligt en waait in de haven. Rustig kruisen wij voor en achter een aantal vrachtschepen voor anker langs en zien de Wylde Swan liggen, op een plekje waar wij moeilijk zouden komen, mooi vooraan in de haven, maar wel een stukje tegen de wind in. Na de eerste afspraak via de marifoon met Tuga besluiten we naast de Swan te gaan liggen, dus, de baai weer helemaal uit, hoogte halen, een klap en gaan. Ondertussen is ons (gemotoriseerde) bijbootje te water, de razeilen zijn opgedoekt en wij varen zo hoog mogelijk aan de, nog best wel sterke, oostelijke wind, de baai weer in. Op een paar metertjes aan het eind van de grote kade langs en meteen omhoog. Op de Swan wisten ze niet wat ze zagen: hoe kunnen ze zo hoog? Tja, de bijboot lag aan de andere kant, die zagen ze niet... 'n beetje fout mag wel voor het goeie doel...

Waar is de Tres Hombres-chocolade

Na een wat moeilijke actie liggen we een half uur later met het hek tegen de steiger van de marina aan, waar we al verwacht werden. Alles en iedereen vraagt naar Jorne en de crew van vorig jaar. Niemand is er meer, allemaal nieuwe gezichten aan boord maar wij zijn gauw bij hen opgenomen en ze zijn blij met deze attractie voor hun leuke marina. Ook een flesje port en een reepje chocola doen hun werk en we maken kennis met een uiterst fijne, kaapverdiaanse eigenschap, een mooie, eerlijke glimlach. Wat hebben we mee? Wijn, olie, nog wat caribische producten, mooi, maar waar is de Tres Hombres-chocola? Zelfs hier hebben ze er al van gehoord... maar die is op. Het laatste reepje gaat naar Johanna, de chef-fin van de marina, en de vraag naar meer is groot. Maar we hebben nog andere dingen, zoals oude machines, waar wij het schip mee gebouwd hebben. Daar is ook wel interesse

voor en al gauw worden afspraken gemaakt. De volgende dag wordt het goede, oude ijzer uit het ruim getakeld en op een drijvend platform naast het schip gezet en met de dinghy weggetrokken. Zij blij, wij blij. Daarna wordt schoon schip gemaakt. De volgende dagen is het afwisselend werk aan dek en 'open schip'. Onze scheepskunstenaar Friedrich heeft mooie krijttekeningen gemaakt op een zwart bord, dat wij aan de marina-ingang mogen opstellen. Mensen van alle landen, solozeilers, vakantiegangers, bewoners, wedstrijdzeilers, vissermannen en vrachtschepkapiteins, iedereen wil de oude 'Caravelha' zien, het verhaal horen, en misschien ook een glaasje lekkere portwijn proeven.



Kinderverjaardag

Voor de bemanning is het te gek om iets van deze plaats te zien en de plaatselijke cultuur te ervaren, dus we werken, per wacht, een dag op, een dag af. En ze gaan er op uit, voettochten, markt struinen, naar de barbier, met de veerboot naar Sao Antão, met de bus naar de kleine haventjes, soms de kroeg in en vooral heerlijke, verse vis eten. Het lijken wel toeristen. Friedrich en ik nemen de uitnodiging aan om naar een kinderverjaardagsfeest te gaan, bij Tuga thuis, en dat is alles behalve toeristisch! Aanvang: 's avonds om acht uur! Muziek: hard! Kinderen: wel vijftig, en dansen! Alleen maar dansen en soms ondertussen wat sinaasappelsap en taart naar binnen werken. En wij? Staan met alle mannen in de keuken bij de onuitputtelijke grogflles. Dat jarige kind was 1 geworden! Cabo Verde, een andere cultuur.

Op naar Sal

Na een week is het wel mooi geweest en we moeten verder. Er ligt nog vracht aan boord voor Brava, een ander eiland van deze archipel, en we moeten nog een stukje kruisen, namelijk naar Sal, waar een kapiteinswissel zal plaatsvinden. Arjen gaat het overnemen, hij zal het schip naar de overkant gaan varen. Over drie dagen arriveert hij in Sal. Arjen kent het gebied hier goed omdat hij jaren terug bij Kees Rol op de Estrella Nova nog vracht tussen de eilanden heeft gevaren, met een steunzeil en de gangboorden vol met kratten cola, pakken eieren en zakken meel. Dus op naar Sal, even een stukje tegen de wind in.

Echt lekker zeilen

Met een manoeuvre in Tres Hombres-stijl zeilen wij bij de steiger weg door een veld geankerde jachten heen. Een andere houten schoonheid, de Nausikaa met een kroatische kapitein, komt er bij en als een prachtig paar kruisen wij naast elkaar door het kanaal tussen São Vicente en Sao Antão richting het oosten. Eerst draaide het scherpe, houten jacht nog een rondje om ons heen, maar als bij ons alle zeilen, van gaffeltopzeil tot jager, getrimd staat, moeten we afscheid nemen. We varen gestaag bij hen weg. Dit is nou echt lekker zeilen. Een vlak zeetje, alle canvas die aan de wind op kan staat, staat.

Een Breton aan boord

Kennismaking met Martin Blouet

DOOR JOOST VAN KOOT

Op de Tres Hombres tref je interessante mensen uit allerlei streken. Neem nu Martin Blouet, opgeleid in het werken met kunststoffen, maar gegrepen door het varen met tall ships.

Er heerst een opgewekte stemming in de galley van de Tres Hombres. Dit is de plek waar tussen de bedrijven door, mannen en vrouwen uit verschillende landen tijd vinden voor een gesprek over allerlei onderwerpen, in dit geval over zeilen en techniek, waardoor het wel de keuken in een Delfts studentenhuis lijkt.

Het spitse commentaar komt van Martin Blouet, een man uit het land van Asterix, truffels en Stivell. Deze Breton heeft net zijn opleiding materiaalkunde afgerond en vaart mee op dit zeilende vrachtschip, een volgende stap in zijn deels door windkracht oortbewogen bestaan.



Martin Blouet

Na de niet gemakkelijke overtocht van Terschelling naar Den Helder, hoog aan de wind kruisend bij 7 Bft en een onstuimige golfslag, praat ik met Martin als de schoenerbrik ten anker ligt in het Marsdiep.

Zeelinstructeur

Het zeilen is Martin met de paplepel ingegoten. Hij woonde met zijn ouders in Lorient, een haven waar in de zeventiende eeuw schepen uit India aankwamen. Al voor hij één jaar oud was, namen zijn ouders hem al mee op zeiltochtjes. Er zijn goede zeilopleidingen in deze streek aan de Atlantische Oceaan.

Na een paar jaar begon hij te racen in een laser-zeilboot en werd hij instructeur, zoals veel franse jongeren die van zeilen houden. Na gebleken zeilvaardigheid volgde er een zeven weken durende instructie over het geven van zeilles aan kinderen en volwassenen. Hij trainde jonge kinderen in de optimist, de kayak, op de windsurfplank. Zelf heeft Martin ook vijf jaar aan windsurfen en kayaken gedaan. In 2008 ontdekte hij het racen met tall ships, en dat veranderde zijn leven.

Tall ships

Een vriendin vertelde hem toen dat ze met een aantal mensen vanuit Schotland op een tallship ging zeilen. Aangezien hij op dat moment een aantal weken niets om handen had, liet hij haar weten wel mee te willen. Eén dag voor vertrek werd hij gebeld omdat er iemand was uitgevallen. Het ging om de Morgenster (48 meter, ook uit Den Helder). De race duurde een kleine 20 dagen en ging via Noorwegen naar Den Helder. Daarna heeft hij korte tijd op de Thalassa (47 meter, Harlingen) gezeild en nu dus op de Tres Hombres, het meest duurzame avontuur tot nu toe.

Composiet

Martin heeft materiaalkunde en werktuigbouw gestudeerd, inclusief een half jaar stage in Urbana, Illinois. Hij heeft een master in compositiemateriaal voor aeronautische toepassingen.

gen. Hiermee kunnen zowel race-auto's als satellieten worden gemaakt. Martin heeft zijn dromen:

als hij over voldoende geld zou beschikken, bouwde hij met behulp van zijn contacten in dat wereldje een tallship van groen composietmateriaal. Hij zou ook wel eens op de Hydroptere (een speciale trimaran die snelheden boven de 50 knopen zeilt) willen varen, hij moet alleen nog een manier vinden om dat voor elkaar te krijgen.

Kaap Hoorn

Kapitein Andreas Lackner komt de galley binnen. Hij ziet dat sommigen nog wat murw uit de ogen kijken en zegt blij te zijn dat er vannacht goed is gewerkt, maar waarschuwt ook: 'Wat we vannacht hadden is een beetje rondspartelen in een caribisch bubbelbad. Bij het rondvaren van Kaap Hoorn is het vijf graden en komt de regen met 10 Bft binnen. In het zeiltijdperk vervingen enkele tientallen mannen dan hoog in de mast een zeil van een paar ton zwaar.' Voorlopig eerst maar naar de Carib, met Martin Blouet, die in Rotterdam aan boord kwam en de hele reis zal meemaken.

's Nachts gaan we overstag met zo weinig geluid en achteruitvaren als mogelijk, warme wind en een heel klein maantje als begeleider.

Het anker valt

Op maandagmiddag zijn wij in de buurt van Sal, en wat een gezicht! Een zandvlakte met drie ronde heuvels, appartementsgebouwen langs de kust en een vliegveld in het midden. Dit zal wel wat meer toeristisch zijn dan Mindelo. Wij bruisen langs de kust naar het zuiden en dan zien we boven de witte stranden drie houten masten uitsteken, een collega! Om de baai in te zeilen, zeilen we door naar het zuiden en maken een slag en doemen dan over de andere boeg recht voor de Salomon op, een zwitserse driemaster (de oude Bartele Rensink) waar Arjen een tijdje terug als kapitein op heeft gevaren. Alle zeilen gaan er weer bij maar de wind draait in de baai wat rond en we halen het geplande ankerplekje net niet maar stevenen recht op de Salomon af. Langzaam passeren we hun achterschip en gaan meteen daarna overstag. Voorzeilen bak en geleidelijk draait onze boegspriet vlak achter hun kontje, de zeilen vallen vol en we gaan onder veel bekijks een paar meter achter hen langs, even oploeven en: let go! Het anker valt in warm, turkoois water. Mijn gezag is hiermee beëindigd, de vlag van Steiermark komt naar beneden.

Een snel afscheid

Friedrich heeft haast met terugreizen, ik ga met hem mee een ticket halen en ziedaar: twee plekken vrij om de volgende dag naar Amsterdam te vliegen. Dit gaat snel. Bijna te snel voor mij, geen tijd om Arjen nog te zien en een overdracht te doen, maar ja, Ruurd is er nog en hij weet alles en veel meer. Als hij aan boord is, is hij de ziel en de motor en de kwast en de ambassadeur van het schip. Dus, niet lang overleggen, de kans pakken en, voor het eerst in meer dan tien jaar: een vliegticket kopen. Het wordt een snel afscheid, maar alles wat gezegd moet worden, wordt gezegd bij een gezellig feestje aan dek en wordt met de resten uit de drankkast van de kapitein naar beneden gespoeld. Klarschiff.

Twee maanden om naar het zuiden te reizen, en in vijf uur terug. Den Helder in plaats van Cabo Verde. Het leven van een zeeman. Het is mooi.

Trainees en Vrijwilligers

DOOR SABINE FOX



Op het moment dat ik dit artikel schrijf, is de *Tres Hombres* al op Madeira gearriveerd.

Ze zijn in maar twee dagen van Lissabon naar Madeira gezeild.

Aan boord zijn 15 personen, die zullen genieten van het mooie weer en de mooie plaatsen, waar de *Tres Hombres* hen naar toe brengt.

Trainees

Voor het eerst is het ons gelukt alle beschikbare traineeplaatsen vol te boeken. De tweede en de derde etappe zijn volledig volgeboekt en voor de vierde en vijfde etappe is waarschijnlijk ook al geen plaats meer, omdat we meer vracht hebben kunnen binnen halen, dan verwacht.

We zijn ontzettend blij met alle aanvragen en dat er een stijgende lijn te zien is!

Vrijwilligers

Vele jaren werk, van ontzettend veel mensen die in onze droom en visie geloven, worden langzaam beloond en een droom wordt realiteit . . . we zijn ontzettend trots en blij met al die vrijwilligers, die onvermoeibaar meehelpen, als bemanning, als kantoorbezetting en als vrijwilligers aan vele "fron-

ten", dat wil ik bij deze graag nog een keer gezegd hebben. Bedankt!

Planning

Terwijl het schip steeds nieuwe avonturen tegemoet zeilt, zijn we hier in Nederland druk met de planning voor volgend jaar bezig. Het volgende jaar begint voor ons dan daar, waar de Atlantische rondreis stopt.

De eerste haven, die in onze buurt wordt aangelopen, zal weer Oostende in België zijn. Op 1 juni vindt ons jaarlijks terugkerend welkomsteest voor de *Tres Hombres* hier op Willemsoord plaats.

Daarna gaat het verder naar Amsterdam, terug naar Den Helder voor Sail Den Helder, naar Frankrijk om wijn en zeezout op te halen, naar Kopenhagen, om de wijn te leveren, misschien voor het eerst naar Duitsland, dan verder naar Vlissingen, waar volgend jaar de Sail de Ruyter plaats vind en naar Rotterdam.

In Rotterdam zal dan een groot refit aan het schip plaats vinden. Dat betekent, dat niet alleen het jaarlijkse onderhoud wordt gedaan, maar dat ook de hele tuigage, de ra's enzovoort naar beneden worden gehaald. Als alles weer op zijn plek gemonteerd is, gaat de *Tres Hombres* ook al weer richting de Carib vertrekken . . . het cirkeltje is rond en het lijkt wel of de tijd vliegt.



Zomaar een aantal mensen van het legertje vrijwilligers op het kantoor in Willemsoord

Europees project brengt de ecoliner dichterbij

DOOR KARIN BROER

Op 24 en 25 oktober was de startbijeenkomst van het Europese Interreg-programma SAIL in Koudum. Zo'n 35 vertegenwoordigers van 18 partnerorganisaties, waaronder Fairtransport, praatten over de herintroductie van het zeil in de moderne vrachtaart.

Onderzoek

De Tres Hombres doet het natuurlijk gewoon al: vracht vervoeren zonder uitstoot. Maar dat is 19e eeuwse techniek, zoals een van de aanwezigen snedig opmerkte. Hoe kan het zeil in de moderne vrachtaart een oplossing bieden? Om die vraag te beantwoorden is er nog het nodige uit te zoeken. SAIL (<http://www.nrsail.eu/>) gaat daar een flink begin meemaken. In dit driejarige, door de provincie Fryslân getrokken, studieprogramma met een budget van 3,4 miljoen euro zullen bestaande zeilconcepten (vleugelzeilen, dynarig, flettner-rotors) verder worden onderzocht. Wat betekent de introductie van het zeil voor de stabiliteit van een schip, voor het ontwerp van de romp? Routes zullen onder de loep worden genomen, wat is de meest gunstige route voor een hybride zeilschip en wat betekent dat voor de huidige logistiek? Maar ook vragen als hoe is de markt te interesseren voor uitstootvrij vervoer, komen aan bod. De ecoliner van Fairtransport is een van de projecten die verder wordt ontwikkeld in het kader van de studies.

In Koudum waren onderzoeksinstituten present zoals maritiem onderzoeksinstituut MARIN (<http://www.marin.nl/web/show>), de hanzehogeschool Groningen en de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, en vergelijkbare organisaties als Fairtransport. Zoals New Dawn Traders (<http://newdawntraders.com/>), die eenzelfde missie hebben als de Tres Hombres en the Greenheart Project (<http://www.greenheartproject.org/en/index.html>), een organisatie die een 'low-cost' zeilend vrachtschip wil ontwikkelen speciaal voor vrachtvervoer tussen eilanden in Stille Oceaan.

Brandstofbesparing

Ook Michael Vahs van de hogeschool Embden Leer was er. Deze professor/kapitein was betrokken bij de ontwikkeling van Skysails (<http://www.skysails.info/english/>), de vliegers die toepasbaar zijn op bestaande schepen en bij het E-ship van de Duitse windenergie-reus Enercon (http://nl.wikipedia.org/wiki/E-Ship_1), dat vier zogenaamde flettner-rotors aan boord heeft. Nu werkt hij mee aan het MariTIM-project, ook een Europees project waarbij twee modernere flettner-rotors op een bestaande coaster (http://www.maritim-de-nl.eu/index.php/wind_hybrid_coaster_NL.html) worden gezet.

In zijn speech ging hij in op de vraag die iedereen in de scheepvaartbranche altijd op de lippen ligt: 'hoeveel brandstof het scheelt?' Maar die vraag is niet eenduidig te beantwoorden, aldus Vahs. 'Van 0 tot 100 procent'. Het hangt helemaal af van welke routes, welke vaargebieden en welke branche. Zelf ziet Vahs mogelijkheden in de Europese kustvaart, vooral omdat overheden in deze regio vermoedelijk strengere eisen gaan stellen voor de uitstoot van bestaande scheepsmotoren.

Voordelig

De ontwikkeling van de ecoliner werd uit de doeken gedaan door Thys Nikkels van Dijkstra Naval Architects. Dit speciaal voor het zeilen ontworpen vrachtschip heeft een andere romp dan de huidige vrachtschepen. Het schip is iets langer. Het tuig dat nu op de tekeningen staat is een dynarig, vergelijkbaar met het tuig op het superjacht The Maltese Falcon (http://en.wikipedia.org/wiki/The_Maltese_Falcon_%28yacht%29), heel gemakkelijk te bedienen.

Daan Sparreboom, trainee bij Dijkstra Naval Architects, maak-



te, onder andere op basis van meteogegevens, een eerste rekenmodel. Hij vergeleek een Atlantische oversteek met vier varianten: een schip met een dynarig, een aangepast dynarig, een flettner rotor en een alleen op de motor varende schip. In het rekenmodel werd het voordeel van de brandstofbesparing meegenomen, maar ook het voordeel van de snelste route (eerder weer op weg voor een volgende reis en dus meer vervoerend). Het rekenmodel liet zien dat zeilen voordelig is. Vooral de combinatie van zeilen met extra aandrijving door bijvoorbeeld een elektromotor, zoals op de ook door Dijkstra getekende Rainbow Warrior III (van Greenpeace, zie <http://www.greenpeace.nl/about/schepen/Rainbow-Warrior/>) lijkt gunstig.

Sail!

Eelco Leemans van stichting de Noordzee presenteerde de Clean Shipping Index (<http://www.cleanshippingproject.se/>), een instrument waarmee bedrijven de mogelijkheid hebben om de duurzaamheid van het vrachtvervoer te beïnvloeden. Zij zijn de partijen die kunnen eisen dat het vervoer zo min mogelijk uitstoot veroorzaakt.

Daarna was het de beurt aan Jorne Langelaan, een van 'tres hombres'. In een onnavolgbare performance/speech betoogde hij dat de olieverslaving van de huidige maatschappij een doodlopende weg is en dat er simpelweg geen andere mogelijkheid voor vrachtvervoer is dan: 'sail!'

Alle Hens



DOOR JORNE LANGELAAN

Vele handen maken licht werk

Grote doelen zijn alleen met een groep enthousiaste mensen te behalen. De zeilende handelsvaart terugbrengen op de wereldzeeën is zo'n doel. De initiatoren van Atlantis en Fairtransport zouden nooit begonnen zijn als ze niet met z'n drie-

en waren geweest: de vrienden Arjen van der Veen, Andreas Lackner en Jorne Langelaan. Twee weten meer dan een, gaat het spreekwoord, dan zullen drie nog wel meer weten... Voor de (her)bouw van de Tres Hombres gold hetzelfde, zonder een grote groep vrijwilligers was het nooit gelukt dit schip in de vaart te brengen. Meer dan 200 vrijwilligers uit binnen en buitenland hebben hun expertise en passie tijdens de bouw in dit schip gestoken. Ook nu tijdens de exploitatiefase drijft het schip op haar bemanning en de organisatie op vrijwilligers.

De kracht van onze organisatie

De vrijwilligers, u, jij en ik, wij dus, zijn de kracht van onze organisatie. Zonder vrijwillige medewerkers is er geen organisatie, slechts een idee. Aanvankelijk hadden vrijwilligers vooral een praktische en adviserende rol op met name technisch en zeevaarkundig gebied. Het afgelopen jaar is dit naar meerdere terreinen uitgebreid. Van een organisatie waarin de oprichters alle taken zelf uitvoerden, gaan we naar een organisatie waarin de taken door een grotere groep worden gedaan. Dit maakt het mogelijk om meer gefocust onze grotere doelen na te streven, en werkelijk het verschil te maken op weg naar een economie waarin duurzaam zeetransport niet de uitzondering, maar de regel is.

Waarom vrijwilliger?

Iedereen heeft eigen redenen om als vrijwilliger bij Atlantis of Fairtransport aan de slag te gaan. Uit idealisme, omdat het goed is en voelt om mee te werken aan een duurzaam alternatief voor het transport over zee. Of om vooruitstrevend betrokken te zijn bij de ontwikkeling van de nieuwste high-tech-vindingen, die ons en onze goederen nog efficiënter en vooral zuiniger over de zeeën zullen gaan vervoeren. Het in stand houden en gebruik maken van de eeuwenoude tradities van de zeilvaart kan ook een reden zijn al dan niet in combinatie met de behoefte om samen met een prettig en enthousiast team naar een zinvol doel te werken.

We want you!

Op onze weg naar een professionele organisatie is het van belang om voldoende goede medestanders te hebben. Wellicht bent u er een. Laat in dat geval van u horen. Op dit moment kunt u bijdragen aan diverse zaken, die bij elkaar de weg naar wereldwijd duurzaam transport effenen. We zoeken: reisvoorbereiders en begeleiders voor de Tres Hombres (en binnenkort andere schepen), ontwerpers en vormgevers, sprekers, versterking voor de operationele afdeling, wervers van donateurs, sponsors, onderzoekers en adviseurs. Ook zijn talenten op administratief, technisch, creatief en zakelijk gebied van harte welkom.

Communicatie

Behalve de mensen die specifieke taken uitvoeren, zijn er ook vrijwilligers die bij gelegenheid actief worden. Vooral in de havens die de Tres Hombres aandoet komen we met hen in aanraking. In Rotterdam bijvoorbeeld zijn dat onder andere mensen van de St.Jobshaven, van de werf Rotterdams Welvaren (v/h De Delft) en van het RDM-complex. Ook hebben mensen hun diensten aangeboden, waar mogelijk op een later moment gebruik van kan worden gemaakt. Deze vrijwilligers worden in kaart gebracht en de nieuwsbrief wordt een middel om met hen en alle andere vrijwilligers contact te onderhouden, ze te informeren en waar nodig vanuit hun expertise te betrekken bij de ontwikkelingen binnen de organisatie. Suggesties om het rendement van de nieuwsbrief zo groot mogelijk, te maken, als ook ideeën over inhoud en vorm zijn welkom en passend bij deze lerende organisatie rondom het unieke vrachtzeilschip Tres Hombres.

Donateurs gezocht

DOOR ELISE KOSSEN

Wij hebben uw hulp nodig

De verhalen in deze nieuwsbrief hebben u ongetwijfeld aan het denken gezet. De vervuiling van de hedendaagse motor vrachtaart, de ontwikkelingen van de duurzame zeilende vrachtaart, de Ecoliner, de vrachtreizen van de Tres Hombres met onze rum en chocolade.

Stichting Zeilende Handelsvaart zet letterlijk en figuurlijk alle zeilen bij en wij hebben uw hulp hier hard bij nodig!

Wat kunt u doen?

Met een donatie van minimaal 5 euro per maand helpt u mee het zeilend vrachtschip, de Tres Hombres, te onderhouden, de Ecoliner in de vaart te brengen en een nog breder draagvlak te creëren voor duurzame vrachtaart. Zie hiervoor de bijlage van deze nieuwsbrief of kijk op www.zeilendehandelsvaart.nl

Geeft u liever jaarlijks een grotere bijdrage dan kan dit op rekeningnummer 1073.63.828 t.n.v. Stichting Atlantis Zeilende Handelsvaart o.v.v. Schenking, gezamenlijk met een mail of brief met uw naam, adres en e-mail adres.

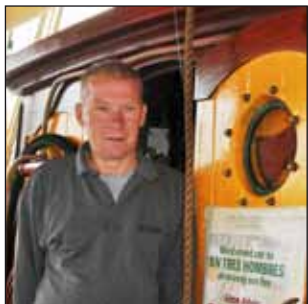
Atlantis Zeilende Handelsvaart geldt voor de fiscus als 'algemeen nut beogende instelling' (ANBI) en hoeft daarom geen successierecht te betalen over ontvangen schenkingen en nalatenschappen. Uw schenking of nalatenschap komt dus maximaal ten goede aan duurzaam transport.

Namens Atlantis Zeilende Handelsvaart hartelijk bedankt!!
AHOY!



De Tres Hombres als vrachтваarder

DOOR CEES BLOM



Om de exploitatie van de Tres Hombres rendabel te maken, is het noodzakelijk dat het vrachtruim voortdurend vol zit. Vanaf de wal wordt dit door medewerkers geregeld, maar het blijft een spannende zaak. Op dit moment zijn we er zeker van dat vanaf het caribisch gebied naar Nederland de eigen rum wordt ingenomen. Daarnaast gaan we Grenada-chocolade vervoeren. Ook gaan we cacao vervoeren voor een Nederlandse chocolademaker. Voor het eerst gaan we nu ook koffiebonen vervoeren naar een brander in Engeland. Met al deze vracht zit het ruim meer dan vol.

Lastiger is het om vracht mee te nemen van Nederland /Europa richting het caribisch gebied. Pas als dat ook volledig lukt spreek je over een rendabele exploitatie. We hebben wel al een paar opdrachten, zoals de inboedel voor een emigratie naar het caribisch gebied. Een bijzondere lading is het vervoer van twee vaten wijn vanuit Frankrijk. Deze lading gaat de hele reis mee omdat het rijpingsproces dan twee keer zo snel gaat als wanneer de vaten in een wijnkelder worden opgeslagen. Bovendien heeft de zilte lucht en de golfslag een positief effect op de smaak en de kwaliteit. Kortom ook de ontwikkelingen rond vracht vanuit Europa naar het caribisch gebied zijn hoopgevend.



Tres Hombres chocolade met zeezout



Vrachtruim met rum en vaten wijn



Diverse caribische produkten



Tres Hombres rum, wijn en andere heerlijkheden



Deze vaten wijn gaan een rondje Atlantic meemaken

Goeddoenersdag Papendal: Durf te vragen



DOOR IRMA PEELEN

Een klein groepje van de Tres Hombres-club was aanwezig op de beurs Unity Clarity, 1 december op Papendal. Het bleek een inspirerende dag vol nieuwe ontmoetingen.

Als nieuwkomer bij de Tres Hombres-club dacht ik: eerst maar eens wat grondwerk verzetten. Dus ging ik op de eerste december richting Papendal waar United Clarity, een beurs voor goeddoeners had georganiseerd. Doel van deze organisatie is het positieve in de wereld zichtbaar te maken (www.unitedclarity.com).

Met een klein groepje waren wij er om pr-materiaal en Fairtransport-producten te verkopen en uit te delen, vooral de overheerlijke chocola. Arjen van der Veen, Cleem Doedens, Joost van Koot en ondergetekende hebben zoveel mogelijk belangstellenden te woord gestaan, producten verkocht en donateurs geworven.

Durf te vragen

Op deze bijzonder leerzame en inspirerende dag was het belangrijkste motto: durf te vragen. Goeddoeners vragen niet zo makkelijk, terwijl er een overwaarde aan kennis en kunde om hen heen is. Als voorbeeld werd een vrouw uit het publiek uitgenodigd om te vragen. En dat deed ze. Na 15 minuten kon ze bij wijze van spreken starten met de realisatie van haar doel, een werkplaats waar de jeugd de eigen creativiteit kan ontdekken. Diverse aanwezigen konden zorgen voor ruimte en materialen. Ook bleek het mogelijk een project met een school op te zetten. Kortom, het bewijs werd in een kwartier geleverd: durf te vragen en er gaat een wereld voor je open.

Vechten

Oud-bokser Arnold Vanderlyde putte uit zijn rijke sportverleden in een aanstekelijke podiumpresentatie met als thema: vechten voor waar je in gelooft. Zonder vechten voor het plan en de steun van vrijwilligers had de Tres Hombres niet gebouwd kunnen worden, een mooi voorbeeld van hoe mensen te mobiliseren. De Belgische Gina de Groote verwezenlijkte haar droom met de oprichting van het blad Change, dat alles positief anders bekijkt. Zij hield een podiumgesprek met Arjen. Beiden hoorden te vaak 'Waar ben je mee bezig?' of 'Gaat nooit lukken!' Allebei bleven ze, samen met hun medestanders gefocust op hun droom en zetten ze uiteen welke hobbels op hun weg kwamen, hoe ze die namen en nog steeds moeten nemen. Alle twee liggen ze op koers. Ze leggen de nadruk op: doorzetten, niet opgeven en je ideeën trouw blijven. Een inspirerende discussie.

Hoogbegaafde jongeren

Ook kwamen we deze middag in contact met de denktank Squibs, een club van hoogbegaafde jongeren die goed (willen) doen. Zij zagen wel wat in het concept van de Ecoliner, Tres Hombres en Fairtransport. Ze hebben toegezegd mee te

willen werken aan een webshop voor de Tres Hombres artikelen. Meevaren op de Tres Hombres zou voor deze jongeren kunnen bijdragen aan hun sociale en praktische ontwikkeling. Wordt vervolgd.

De dag werd afgesloten door Marco Borsato, ambassadeur van Warchild, ook aanwezig op deze manifestatie. Een alleszins vruchtbare middag dus, die volgend jaar weer -met Marco Borsato- zal plaatsvinden. Wij van de Tres Hombres gingen zeer tevreden weer naar huis.

Meer informatie en reacties op onder andere facebook.

Zo'n reis...

Terugblik Atlantische rondreis 2011-2012

OVERPEINING VAN EEN TRAINEE

Het gebeurt nog te vaak dat ik, in plaats van mijn huiswerk te maken, foto's aan het kijken ben op mijn computer. Of dat ik in de collegezaal zit, en echt mijn best doe om op te letten, maar dat ongemerkt mijn gedachten afdwalen naar de zee, naar de Tres Hombres.

Nu ik weer wat langer terug ben, ik weer naar school ga, en mijn leventje -of ik nou wil of niet- steeds meer regelmaat vertoont, lijkt het wel alsof ik veel meer terug denk aan de reis dan vlak na de terugkomst. 't Blijkt dat zo'n reis wat tijd nodig heeft om te bezinken. Misschien realiseer ik me nu pas wat ik mis.

Wat ik dan mis? Nou gewoon, heel cliché: de golven en de zoute zeelucht. Maar ook het klimmen in de mast, besmeurd zijn met teer, het eten na een lange wacht, het inladen van de vracht. De plotselinge actie als uit het niets een dreigende donkere wolk aan de horizon verschijnt, de windstiltes en de caribische zon. Het telkens opnieuw verkennen van nieuwe plaatsen en het ontmoeten van nieuwe mensen.

Ik kan zo pagina's vol maken. Een reis van Europa, naar Afrika, naar de Cariben en terug is moeilijk samen te vatten in een paar kleine alinea's.

Nu is het schip vertrokken, alweer voor de vierde keer! Weer acht maanden met 'never a dull moment'. Aan alle opvarenden: "Behouden vaart!"



Lekker zeilen



Crew en trainees aan het werk



Bijzondere ervaring