

Rimini Protokoll, Brave New World Producties

Cargo Shanghai – Friesland

IN EEN KOELWAGEN LANGS DE FRIESE ZUIVELINDUSTRIE



Joost Ramaer

16 mei 2022

Gezien op 13 mei 2022, Arcadia, Leeuwarden

Onze mobiele speelzaal snelt al een tijdje door het weidse Friese landschap, als we een rotonde oprijden. Op het gras in het midden staat een jonge vrouw in een knalrode jurk Chinese liedjes te zingen, die we via een draadloze verbinding kunnen horen. We blijven naar haar kijken, terwijl de speelzaal op de rotonde een paar rondjes om haar heen draait. Dan slaan we af, en verdwijnt de zangeres uit beeld, en uit ons gehoor.

Cargo Shanghai – Friesland van Rimini Protokoll, dat vrijdag 13 mei in première ging in Leeuwarden tijdens festival Arcadia, is een hallucinerende ervaring, die eens te meer laat zien hoe vindingrijkheid en perfectie hand in hand gaan bij het befaamde Duits-Zwitserse collectief voor documentair theater. De voorstelling vindt niet plaats in een speelhuis, industriepand of op een buitenlocatie, maar in een rijdende vrachtauto – een oer-Nederlandse DAF CF, voor de liefhebbers.

De DAF trekt een voormalige koelwagen, die is omgebouwd tot een tribune voor zo'n vijftig toeschouwers. Zij zitten haaks op de rijrichting tegenover een enorme glaswand, die een van de blinde flanken van de koelwagen heeft vervangen. Hun chauffeurs zijn Willem Overwijk (66) en Louw Hacquebord (75), twee gepensioneerde truckers, die onderweg vertellen over hun leven met de vlam in de pijp. Daar doorheen loopt een tweede narratief.

Het *Shanghai – Friesland* in de titel refereert aan de globalisering van de industriële melkveehouderij. In Friesland is dat een dominante bedrijfstak, alleen al door de iconische en alomtegenwoordige zwart-bonte Holstein-Friesian, het meest productieve melkkoeras op aarde, dat in de VS is gefokt uit oudere Friese en Bataafse rassen. FrieslandCampina is nog altijd een van de grootste zuivelcoöperaties ter wereld.

Via teksten die als een CNN-ticker tape op ons uitzichtraam voorbijkomen, leren wij in onze koelwagen hoe de Friese zuivel China veroverde. China heeft een enorme eigen zuivelindustrie sinds de Chinese overheid de consumptie van zuivel massaal propageert, vooral voor babies en kinderen, zoals de Nederlandse dat een halve eeuw geleden ook deed. In 2008 kwam een schandaal aan het licht met chemisch vervuilde melk, waar zo'n 300.000 kinderen ziek van werden. Zeker zes babies overleden er zelfs aan.

Chinezen in Nederland begonnen massaal Nutrilon en andere Nederlandse babyzuivel naar hun families in China op te sturen. Dit nam zulke groteske vormen aan, dat PostNL een speciale bezorglijn opende, en de schappen met babyzuivel in Nederlandse supermarkten leegraakten. Al snel vertrouwde de consument in China alleen nog buitenlandse zuivel. Een luttele zeven jaar later was Friese melk het grootste Nederlandse exportproduct. Weer zeven jaar later, in 2022, exporteert FrieslandCampina vooral zijn kennis, om Chinese zuivelboeren te helpen zelf melk te maken op industriële schaal.

Inmiddels staat de grootste zuivelboerderij ter wereld in China, met honderdduizend koeien. Foto's van deze kafkaïaanse ultra-stal komen voorbij op het tweede podium in onze mobiele speelzaal, dat regelmatig stuivertje wisselt met het Friese landschap buiten de DAF. Dan schuiven er gordijnen voor het uitzichtraam, waarop foto's en video's worden geprojecteerd. De beelden dienen vooral de illusie dat we ergens anders zijn. In de haven van Shanghai bijvoorbeeld, waar onze reis 'begint'.

Chauffeur Louw toont ons een blikje gecondenseerde melk, dat hij 'in Shanghai' heeft gekocht 'voor onderweg'. Het is een blikje van FrieslandCampina. 'Deze melk reisde van Friesland naar China', observeert Louw. 'En nu brengen wij haar weer terug.' Zie daar hoe Rimini Protokoll de problematische kanten van de globalisering voor ons thetraliseert. Op even terloopse als geraffineerde wijze, zonder ooit expliciet te oordelen over de actoren die wij voorbij zien komen.

De zangeres op de rotonde duikt tijdens de rit nog een paar keer op. Zingend op een straathoek, fietsend naast de bus, terwijl ze naar ons zwaait. Het zijn grappige en verrassende, maar ook vervreemdende momenten, die ons op een heel andere manier herinneren aan de link met China dan de beelden van de ultra-stal, en de haven van Shanghai.

De dramaturgie versterkt het effect verder door het levensverhaal van onze chauffeurs centraal te stellen. Wij toeschouwers vallen als een blok voor deze mannen, die beginnen door onbeholpen van briefjes voor te lezen, maar onderweg uitgroeien tot meeslepende vertellers. Truckers zijn weken, soms maanden van huis, en dat kostte Willem zijn huwelijk, bekend hij ons. ‘Ik ben juist chauffeur geworden om mijn huwelijk te redden’, reageert Louw. Hij had een eigen bedrijf op Bonaire, maar zijn vrouw kon daar niet aarden. Het gezin keerde terug naar Friesland, waar Louw een eigen transportonderneming begon.

Tussen de bedrijven door vond hij God, zoals zijn echtgenote al eerder had gedaan. ‘Drank en stress maakten plaats voor rust’, zegt hij. ‘Hoe kijk jij aan tegen het geloof?’, vraagt hij aan Willem. ‘Daar heb ik helemaal niets mee’, antwoordt die. ‘Yesss!’, hóór je de atheïsten in de koelwagen bijna denken – onze identificatie met het duo is totaal.

We maken regelmatig tussenstops, op plekken die belangrijk zijn voor beide narratieven. In de Leeuwardse containerhaven bijvoorbeeld, waar de directeur tekst en uitleg geeft. En bij twee boeren, Tjalling Rodenhuis en Klaas van Dijk. Tjalling boert biologisch. In Jorwert, het dorp dat legendarisch werd door het boek van Geert Mak. De auteur woont er inmiddels zelf ook, maar Rimini Protokoll weerstond de verleiding om even bij hem aan te leggen: niet relevant voor het verhaal, immers.

Rodenhuis laat zijn kalfjes na de geboorte drie weken bij de moeder, Van Dijk haalt ze daar meteen weg, zoals gebruikelijk is in de industriële melkveehouderij. Maar ook hij voedt zijn kalveren de eerste weken met ‘biest’, de melk van hun eigen moeders. Rodenhuis én Van Dijk leveren hun melk aan FrieslandCampina. Hun verhalen leren ons hoe miniem de verschillen zijn tussen de biologische en niet-biologische melk in het schap van de supermarkt. Het is vooral een marketingverhaal, dat de hogere prijs van biologische melk moet rechtvaardigen.

De zuivelketen van koe tot schap lijdt wereldwijd hevig onder de nasleep van de coronapandemie. En omdat deze voorstelling zo dicht bij de echte wereld blijft, treft die nasleep de producenten van *Cargo Shanghai – Friesland* net zo hard. Claudia Woolgar en Jan van Erve leerden elkaar kennen toen ze allebei werkten voor Leeuwarden-Fryslân Culturele Hoofdstad van Europa in 2018. Na dit evenement begonnen ze samen Brave New World Producties (BNWP).

Woolgar, de artistiek leider van het duo, heeft maandenlang moeten zoeken voordat ze Willem en Louw had gevonden. ‘De eenzaamheid van hun bestaan maakt van de meeste truckers stille, eenkennige mensen’, vertelt zij na de première. ‘Zij moeten er niet aan denken voor publiek op te treden.’ Een tweede probleem was het wereldwijde, nijpende tekort aan vrachtwagenchauffeurs. ‘En dan moesten ze ook nog én een vrachtwagenrijbewijs hebben, én een busrijbewijs, omdat ze voor ons passagiers vervoeren.’

Lico Lee, de zangeres in de knalrode jurk, vond Woolgar via via in Den Bosch, waar Lee al jaren woont en werkt, in een Chinese supermarkt. Ze spreekt nog steeds geen woord Nederlands, maar dat soort obstakels bezwijken voor haar totale overgave aan haar rol in deze voorstelling.

Alleen FrieslandCampina wilde op geen enkele manier meewerken. Zo kopschuw is deze multinational kennelijk geworden van het debat over de klimaatcrisis, ofwel zo onaantastbaar waant hij zich inmiddels. ‘Wij vroegen een gesprek aan met de afdeling *public relations*’, vertelt Jörg Karrenbauer, die deze Friese productie namens Rimini Protokoll begeleidt. ‘Alleen maar om tekst en uitleg te krijgen over de producten en markten van het bedrijf. Zelfs dat werd ons geweigerd.’ Ook op de lijst met bedrijfssponsors van het festival Arcadia schittert FrieslandCampina door afwezigheid.

Bij Rimini Protokoll zijn ze meesters geworden in de omgang met dit soort praktische problemen, net als in de dramaturgie van hun documentaire theater. En wel in die mate, dat sommige van hun concepten zijn uitgroeid tot *Dauerbrenner*, die zich schier eindeloos laten herhalen, en overal op aarde aanslaan. Net als de babyzuivel en condensmelk van FrieslandCampina.

Cargo Shanghai – Friesland is de zevende aflevering in een reeks die in 2006 begon met *Cargo Sofia-X*, waarin twee flegmatieke Bulgaarse truckers de sterren waren. De andere vijf zijn *Tokyo – Yokohama* (2009), *Kuala Lumpur – Singapore* (2010), *Moscow* (2016), *Congo – Lausanne* (2018) en *Texas – Toulouse* (2019).

Van *Congo – Lausanne* [staat een trailer op Vimeo](#). Die verradt dat alle Cargo's tot in de details op elkaar lijken. Alle afleveringen hebben twee vrachtwagenchauffeurs, en een zanger die op onverwachte plekken en momenten opduikt. Allemaal delen zij dezelfde cameravoering, hetzelfde soort grapjes dat de chauffeurs maken, hetzelfde soort foto's dat zij ons laten zien. Zelfs het moment waarop zij samen uit volle borst een trucker-*Schlager* inzetten, ligt in alle Cargo's min of meer gelijk.

Geestelijk vader is de Zwitser Stefan Kaegi, die Rimini Protokoll in 2002 begon, samen met de Duitsers Helgard Haug en Daniel Wetzel. Kaegi lifte in zijn jonge jaren heel Europa door, en hield daar een fascinatie voor truckers aan over. Bij Rimini zag hij zijn kans schoon om theater te maken met en over deze beroepsgroep.

Zelf typeert hij zijn Cargo-concept als 'een locatievoorstelling die aanvoelt als een *road movie*'. Maar dan niet een film over een reis die weken duurt, verrijkt met drugs en drank, met een paar vrienden in een oude Amerikaanse cabriolet. Deze trip duurt maar twee uur, en de vijftig deelnemers staan al die tijd droog.

Het maakt hun beleving er geen graad minder intens om.

Foto: MARCDEFOTOGRAAF

ELDERS

Nog geen andere recensies