

ARCADIA

Babymelkpoeder, de weg terug

In Cargo Shanghai-Friesland reist het publiek per vrachtauto met een transparante zijkant door de provincie. Locatietheater, maar dan mobiel. Over zuivel, globalisering en vrachtvervoer.



Regisseur Jörg Karrenbauer tussen chauffeurs Louw Hacquebord (links) en Willem Overwijk in. FOTO HOGE NOORDEN/JACOB VAN ESSEN

JACOB HAAGSMA

De projectieschermen gaan omhoog en ineens staan we op een boeren erf. Of een containerterminal, of een vrachtwagenparkeerplek, of een stal. Midden in een minirotonde zingt een zangeres in een rood jurkje een Chinees liedje, en die zien we nog een paar keer terug. Er draven paarden voorbij. En intussen vertellen twee door de wol geverfde vrachtwagenchauffeurs, inmiddels gepensioneerd, hun verhalen.

Die paarden, dat was niet gepland. Een cadeautje, zoals je dat wel vaker hebt bij locatietheater. Zonnig weer en roodgeblakerde avondluchten kunnen ook zo'n cadeautje zijn, maar bij deze try-out slaat de regen tegen het enorme raam. Ook weer niet erg, zulk typisch Fries weer, als je binnen zit.

Arcadia-voorstelling *Cargo Shanghai-Friesland* vertelt op deze ongewone manier het verhaal van de globalisering. Toegepast op de ervaringen van chauffeurs Louw Hacquebord en Willem Overwijk, en van een extra laag voorzien door het verhaal van de zuivelindustrie, immers een van onze belangrijkste exportproducten. In China zijn ze gek op Fries babymelkpoeder. Deze voorstelling volgt als het ware het spoor terug.

Dit is de meest recente in een reeks *Cargo*-projecten van de Berlijnse groep Rimini Protokoll. Die begon in 2006 met *Cargo Sofia-X*, gebaseerd op de verhalen van Bulgaarse vrachtwagenchauffeurs. Het gezelschap liet er een DAF-vrachtwagen voor ombouwen, met drie rijen stoelen in de lengte, voor 48 mensen. „Vier ton vlees”, grapt chauffeur Hacquebord.

De groep bracht versies van *Cargo*

op verschillende plekken in Europa, zelfs in Japan en Syrië. Damascus was wel de vreemdste ervaring, zegt regisseur Jörg Karrenbauer: „Ze gaan daar erg losjes om met afspraken, heel onvoorspelbaar, terwijl ons project het juist van vaste elementen langs de route moet hebben. Het is goed om te beseffen dat wij niet het centrum van de wereld zijn en dat we niet kunnen verwachten dat iedereen zich maar naar onze normen schikt. Maar lastig was het wel.”

Hij ontwikkelde het *Cargo*-concept met Stefan Kaegi, maar die is er bij deze Friese versie niet bij. Karrenbauer maakte 'm hier ter plekke, aan de hand van de verhalen van chauffeurs Hacquebord en Overwijk. Ook de rest van het team – onder wie dramaturg Janneke de Haan en assistent-regisseur Romke Gabe Draaijer – werd hier geworven. Dit is de eerste keer dat de *Cargo*-truck de stad verlaat, niet onlogisch in plattelands- en zuivelprovincie Friesland.

Voor de chauffeurs is dit weer een nieuwe ervaring. „It stie net op de bucketlist”, zegt Hacquebord, „mar ja, je binne krekt mei pensioen, dat je hawwe de tiid wol.” Dat ze 36 keer aan de bak moeten, „dat hiene se der earst net by sein”, maar als ervaren internationale vrachtwagenchauffeurs – „fan boppe yn Noorwegen oant Antalya yn Turkije, fan Lviv oant Dublin” – draaien ze er hun hand niet voor om.

Voor Jörg Karrenbauer lag het voor de hand om het bestaande concept van *Cargo* te koppelen aan globalisering. Dat heeft het werk van deze chauffeurs immers flink veranderd, sterker, „het hele systeem.” Al was het maar door de grote toestroom van goedkopere Oost-Europese werk- en paardenkrachten. Op de *Cargo*-route stoppen we op een

Het zijn echte verhalen van echte chauffeurs

vrachtwagenparkeerplaats naast een forse Poolse truck, waarbij chauffeur Willem Overwijk enige tekst en uitleg geeft.

Of deze wagen speciaal geregeld is of dat je zulke 'witte kentekens' uit Oost-Europa echt overal tegenkomt, blijft in het midden. „It wurk is wol oars wurden”, zegt Overwijk, „en de sfear ek. It is stadichoan feroare, seker doe't de grinzen iepen giene. Doe't de Azerbaidzjanen, de Poalen en de Kazachstanen kamen. Dy namen ús wurk oer, foar minder jild.”

Het kostte Karrenbauer niet veel

moeite om dat thema te koppelen aan het verhaal van de zuivelindustrie, ook flink aan het globaliseren immers. Hij deed veel research, geholpen door Janneke de Haan die in haar eigen werk vaak met het boerenleven in de weer is.

Het onderwerp leeft, merkte hij. Bij iedereen die hij sprak lag het schandaal met het vergiftigde babymelkpoeder in China, waardoor Chinezen hier de winkels leegkochten, nog voor in het geheugen. „Wat betekenen zulke ontwikkelingen voor de boeren hier? Dat soort vragen.”

Die komen dan ook aan de orde als we het erf oprijden van boer Tjalling Rodenhuis in Jorwert, die (veel) tekst en uitleg geeft, en even later in de ligboxstal van Klaas en Janet van Dijk in Britswerd – we staan pal boven een mestput geparkeerd, of we dat wel willen onthouden.

Dankzij projectieschermen die op gezette tijden voor de transparante

zijkant neerdalen wordt de denkbeeldige reis van Sjanghai naar Leeuwarden knap gelegd over de werkelijke reis die wij maken. Via Jorwert, Britswerd, Mantgum en weer terug, langs grazige weiden, grazende koeien, pittoreske dorpsgezichten, troosteloze tankstations. Intussen vertellen Overwijk en Hacquebord hun verhalen. Echte acteurs zijn ze duidelijk niet, maar het zijn echte verhalen van echte chauffeurs – wel door Karrenbauers filter gehaald.

Cargo Shanghai-Friesland kent niet direct een plot of een catharsis. Het is eerder een slimme vorm van 'documentairetheater', „met niet te veel fictie” zoals Karrenbauer het uitdrukt.

„Het is een soort impressie”, zo omschrijft hij zijn voorstelling. „Er zit niet direct een educatief doel achter. Maar mensen weten niet veel van deze dingen, de uitdagingen voor de transportsector. De mensen, mezelf inclusief, klagen wel als iets niet op voorraad is, maar ze vragen zich niet af hoe die spullen in de schappen terecht komen. We staan er niet bij stil dat die chauffeurs zo maar drie, vier weken onderweg zijn, we ergeren ons graag als ze in de weg rijden of er een half uur over doen om elkaar in te halen. Misschien helpt deze voorstelling om daar wat begrip voor te creëren.”

Daar weet Louw Hacquebord ook wel wat op. „Se soene by it heljen fan it rydbewiis ferplichte in dei mei ús meirde moatte. Dat se yn de gaten hawwe wat it is om yn in frachtwein te riden.”

Cargo Shanghai-Friesland:
14 mei tot en met 23 juni,
maandags niet.
rimini-protokoll.de



Op het erf bij boer Tjalling Rodenhuis in Jorwert. FOTO MARC HENRI QUERÉ