

IN DIT NUMMER

Modules DTA versterken plan voor
schependorp Almere 1, 2, 3
Onder ons 3

Een tentoonstellingsschip
(Beter 1x zien...) 4, 5
Een watermotor aan boord? 6, 7

Hoe een ambacht culturele verschillen
overbrugt 7
Reparatie-atelier in Gent 8

Kleine binnenvaart onmisbaar

Modules DTA versterken plan voor schependorp Almere

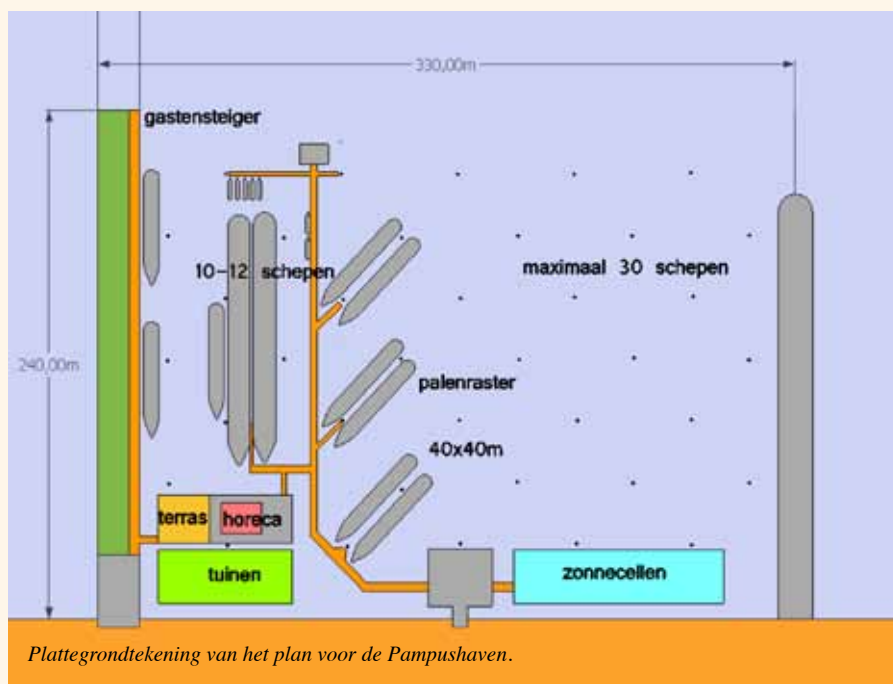
De binnenvaart is een milieuvriendelijke vorm van transport, met veel mogelijkheden in het waterrijke Nederland. Toch is de trieste realiteit dat er een kleine 2.000 kleinere vrachtschepen stilliggen door gebrek aan vracht. Dagblad Trouw publiceerde 30 mei jl. een grondig gedocumenteerd artikel van twee pagina's over dit actuele probleem en schonk daarbij ook aandacht aan het kempenaarplan van De Twaalf Ambachten, waarover in de vorige Nieuwsbrief al is geschreven. Trouw vraagt zich af of deze schepen straks bijna allemaal als oud ijzer gesloopt zullen worden, zoals inmiddels al met honderden schepen is gebeurd.

Boyd Noorda*

Feit is dat de binnenvaart een enorme crisis doormaakt. Het water staat veel schippers tot aan de lippen en vaak rest niet meer dan de verkoop van het schip om zo een faillissement te voorkomen. Let wel: verkoop voor de oud-ijzerprijs. Dat betekent dat wanneer de markt voor de binnenvaart weer aantrekt – een verwachting die reëel is gezien de steeds voller wordende snelwegen, de toenemende vraag naar regionale producten en het op enig moment weer aantrekken van de economische activiteiten – we geconfronteerd worden met een tekort aan beschikbare schepen. Moeten de binnenvaartschepen dan zolang in de mottenballen?

Niet slopen!

Gelukkig zijn er alternatieven om de schepen tijdelijk een andere bestemming te geven. Schepen zijn naast vrachtvervoer ook voor andere doeleinden geschikt te maken.



Een prachtig initiatief hiervoor is het plan voor de Pampushaven van Almere: men probeert hier de benodigde vergunningen te krijgen om een aantal binnenvaartschepen tijdelijk af te meren en de ruimten geschikt te ma-

ken voor verschillende toepassingen. Almere is een stad in ontwikkeling, waar sommige wenselijke stedelijke functies nog ontbreken, maar waar ook nog veel ruimte is voor nieuwe functies en innovaties. De Pampusha-

ven biedt zo'n ruimte. Halverwege de vorige eeuw was dit een werkhaven die gebruikt werd bij de aanleg van de dijken voor de Flevopolders. In de huidige overheidsplannen voor de haven is sprake van een project met 700 drijvende woningen. Maar het lijkt er op dat deze plannen de huidige economische crisis niet zullen overleven, zodat mogelijkheden voor andere functies ontstaan.

Stichting 'Op~Water'

Een ideale locatie voor de plannen van de stichting i.o. 'Op~Water',

een initiatief van de bekende Amsterdamse galeriehoudster Jan Muller (zelf eigenaar van een binnenvaartschip) waarbij zich ook enkele architecten, schippers, docenten en enkele kunstenaars hebben aangesloten. Sinds 2012 ontwikkelt de stichting plannen voor een drijvend dorp van vrachtschepen in de Pampushaven. Eind maart 2013 heeft 'Op~Water' een omgevingsvergunning aangevraagd bij de gemeente Almere, nadat al een positieve reactie was ontvangen van Rijkswaterstaat. De stichting staat open voor iedereen met ideeën voor nieuwe bestemmingen van vrachtschepen. Concrete mogelijkheden die worden onderzocht zijn studentenhuisvesting, klaslokalen en kinderopvang, moestuinen of kassen, ateliers en andere werkruimten, opslag- en magazijnruimte, mini-theaters en -bioscopen en natuurlijk tentoonstellingen.

Klein dorp

Het gaat om een klein dorp van schepen, dat in hoge mate zelfvoorzienend is (onder andere door een eigen energievoorziening, eigen waterkringloop en verbouw van eigen voedsel). Ook de infrastructuur van aanlegsteigers zullen de bouwers van het dorp zelf verzorgen.

In fase 1 van het plan gaat het om tien schepen die vooral atelier- en werkruimte bieden. Ruimte die gebruikt kan worden door leer/werkprojecten



Steun voor de Ambivalent!

De Ambivalent is één van de schepen die bestemd is om afgemeerd te worden in een voor Nederland uniek drijvend dorp van binnenvaartschepen. Dat dorp komt er als de gemeente Almere een plaatsingsvergunning verleent en zich aansluit bij Rijkswaterstaat, die naar het lijkt de schepen een tijdelijke plek voor een beperkt aantal jaren wil geven in de Pampushaven.

De Ambivalent is de kempenaar van Nerine en haar partner Pieter Buining. In hun schip hangt inmiddels de eerste proefmodule, die De Twaalf Ambachten dit voorjaar ontwierp en liet bouwen. Pieter en Nerine zouden de Ambivalent graag geschikt maken als tentoonstellingsruimte annex werkplaats waarbij de technieken die De Twaalf Ambachten de afgelopen 35 jaar ontwikkelde een centrale plaats krijgen.

Als de plannen voor de Pampushaven realiteit worden en Pieter en Nerine een kans krijgen ook met hun schip een nieuw leven te beginnen, ontstaat er voor De Twaalf Ambachten een nieuw platform om een aantal voor deze tijd essentiële ecologisch-technische oplossingen te kunnen demonstreren. Hier volgen een paar voorbeelden.

In ons land zijn vele tienduizenden woningen onvoldoende geïsoleerd. Door ons al jaren na eigen experimenten bepleite oplossingen kunnen tot enorme besparingen leiden. Zo is het aanbrengen van voorzetruiten met simpele condensbescherming en handhaving van de bestaande ruiten en kozijnen véél goedkoper dan het slopen van bestaande ruiten en kozijnen bij vervanging door dubbel thermoglas zoals de 'normale' praktijk is bij renovatie. Handhaving van het bestaande meestal dikkere glas geeft bovendien bijna altijd ook een ruimere spouw tussen de glazen die aantoonbaar ook extra geluidsisolatie oplevert.

En dan worden nog steeds de meeste huizen in Nederland met cv-heteluchtverwarming verwarmd. De al ruim 30 jaar door ons bepleite (veel gezondere) stralingswarmte kan het aardgasgebruik met 50 tot 60 procent terugdringen.

De door ons voorgestelde nieuwe vorm van sanitatie met het in 2001 ontwikkelde droogtoilet Nonolet zou ons land een miljardenbesparing op onder meer rioleringskosten opleveren, ons aan een weldra onmisbare nieuwe fosfaatbron helpen en een einde maken aan de toestroom van geneesmiddelrestanten, hormonen en microplastics die onze wateren en zelfs ons drinkwater bedreigen.

Om u een idee te geven hoe het zou kunnen worden is de tekening van het vrachtschip Ambivalent als tentoonstellingschip met 'ingehangen accommodatie' gemaakt, u treft hem aan in het midden van deze Nieuwsbrief. We hopen van harte dat het Pieter en Nerine gaat lukken hun plannen te realiseren, omdat daarmee ook een stille droom van De Twaalf Ambachten wordt waargemaakt: een nieuwe tentoonstellings-, samenkomst- en werkruimte.

Voor het zover is, zal er nog veel werk moeten worden verzet. De Twaalf Ambachten zal Pieter en Nerine hierbij waar nodig met raad en daad bijstaan en met de Nieuwsbrief houden we onze donateurs graag op de hoogte van de voortgang.

Sietz Leeflang

(in samenwerking met onderwijsinstellingen als het ROC van Almere), oefenruimte voor muzikanten, ambachtelijke bedrijfjes, kinderopvang en andere maatschappelijke functies. In de zomer kan een gastensteiger met

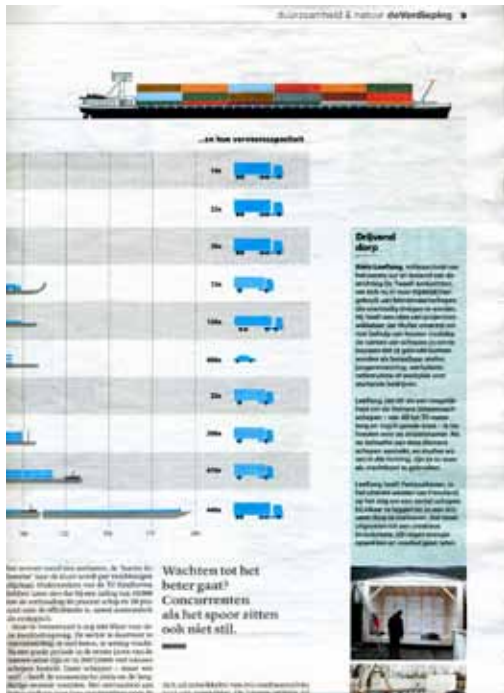
horeca voor de pleziervaart bijdragen aan de eigen inkomsten van het dorp.

Plan versterkt door modules

Speciaal voor schepen van het type Kempenaar heeft De Twaalf Am-

bachten begin dit jaar een houten, los plaatsbare module ontworpen. Voor het dorp van 'Op~Water' een waardevolle mogelijkheid de ruimen van de schepen in te richten. Zo'n module komt met behulp van een kleine kraan letterlijk in het ruim te hangen. Aan het schip verandert niets en dit blijft ook na verwijdering van de module weer direct inzetbaar als vrachtschip. Rondom zo'n hangende module blijft voldoende ruimte vrij voor onderhoud van de scheepsromp en tegelijk ook voor aanbrengen

Deel van het artikel over de binnenvaart in Trouw van 30 mei jl.



Handdruk op de samenwerking tussen de stichting in oprichting 'Op~Water' en initiatiefnemer Jan Muller en stichting De Twaalf Ambachten. Op de foto van rechts naar links: Hein de Haan, Marianne Blijdestein, Jan Muller, Theo Bergman, Harry van Trotsenburg, Sietz Leeftang, Nerine en Pieter Buining. (foto: Henk Muis (even later weer voorzitter)).

van isolatie, bedrading en leidingen. Meerdere aan elkaar geschakelde modules zijn direct geschikt voor vele toepassingen. In het ruim hangend zijn ze dubbel geïsoleerd: ten eerste door de scheepsromp en dan omgeven door een stilstaande luchtlaag en ten tweede door hun eigen isolatie. Gecombineerd met verwarming via stralingswarmte levert dit ruimten die het jaar rond gebruikt kunnen worden.

Na de evaluatie van fase 1 wil het dorp groeien tot zo'n dertig schepen, als voorbeeld voor drijvende gemeenschappen, die door de stijging van de zeespiegel op steeds meer plekken op aarde uitkomst kunnen gaan bieden. Doel is van het dorp een duurzaam onderdeel te maken van de Floriade 2022 in Almere.

*Boyd Noorda, oprichter van het Haagse bureau Socia Media, werkt sinds kort mee aan de vernieuwing en uitbreiding van de inmiddels 15 jaar bestaande website van De Twaalf Ambachten.

Onder ons

Alleen oudere donateurs van De Twaalf Ambachten zullen zich deze rubriek uit ons vroegere tijdschrift nog herinneren. Nu we op alle manieren willen laten zien dat De Twaalf Ambachten (die dit jaar 35 jaar bestaat) nog vitaal is en volop actief verder wil gaan wordt deze rubriek plotseling weer belangrijk! Hierin willen we laten zien dat nieuwe mensen zich tot ons werk aange trokken voelen en gewoon graag willen meedoen! Voor mij als inmiddels 80-jarige oprichter van De Twaalf Ambachten is het zeer verheugend dat deze nieuwe mensen aanzienlijk jonger zijn dan ondergetekende. De verschillen zijn minimaal twintig jaar, in een enkel geval zelfs meer dan veertig en wie ben ik dat ik dit nog mag meemaken, denk ik dan!

Ook in deze nieuwsbrief weer een artikel van Kris De Decker, sinds september 2007 de jonge, gedreven redacteur-oprichter van het fameuze www.lowtechmagazine.be, na jaren als freelance wetenschapjournalist te hebben meegewerkt aan Knack, De Standaard en De Tijd. LTM en DTA werken al weer enkele jaren samen en Kris heeft ook plannen voor gezamenlijke 'info-café's'. Sinds begin van dit jaar dateert onze samenwerking met Harry van Trotsenburg, van beroep schipper, al jaren donateur van onze stichting. Hij was onmiddellijk bereid onze verbindingsman te zijn met de groep schippers en scheepseigenaren die met hun stichting in oprichting 'Op~Water' het Pampushavenproject proberen opgestart te krijgen. Harry wil ook onze stichting helpen met public relations en zorgen voor contacten met adverteerders die we al eerder hadden maar waarmee we door het verdwijnen van onze uitgeverij het contact dreigden te verliezen. Hierdoor zou onze 12 jaar bestaande, drukbezochte en inmiddels zeer uitgebreide website www.de12ambachten.nl (de virtuele etalage die we nog hebben!) te duur gaan worden naast onze groter geworden Nieuwsbrief. De website krijgt nu ook een grote opknap- en moderniseringsbeurt en daarvoor krijgt onze webmaster, tekenaar en grafisch en industrieel ontwerper Wim van Overbeeke hulp van Boyd Noorda van het Haagse bureau Socia Media. Graag noem ik met veel erkentelijkheid ook mijn dochter Caroline, die naast een druk bestaan in diverse organisaties op het gebied van de archeologie nog tijd wist vrij te maken voor onze redactie en administratie. En dat geldt eveneens voor haar partner, neerlandicus en leraar Peter van Veen die al vele jaren penningmeester in ons bestuur is, die nu ook aan de redactie meewerkt.

Sietz Leeftang

Kerkverwarming kan beter!

Naar aanleiding van een publicatie in Trouw van 5 maart jl. hebben we op 27 april in de rubriek verwarming van ons Forum (op www.de12ambachten.nl) uitvoerig uitgelegd hoe kerkverwarming (blijkens het artikel langzamerhand door verkeerde hete luchtsystemen vrijwel onbetaalbaar geworden voor vele kerkbesturen) veel goedkoper en circa 60% energiebesparender kan. Ook hier helaas weer een voorbeeld hoe door gebrek aan voorlichting en door de nog steeds enorm sterke lobby van de luchtbehandelingsindustrie in zeer veel kerken (net als in de meeste woningen) nog steeds de ongezonde en energieverblindende cv-luchtverwarming toegepast wordt. Dezelfde industrie levert ook nog altijd volop airconditioning, die voor hoge energierekeningen in de zomer zorgt. Ook daarvoor bepleit onze stichting al jaren bruikbare en goedkope alternatieven in de vorm van 's zomers voor verkoeling zorgende met watergekoelde warmtemuren.

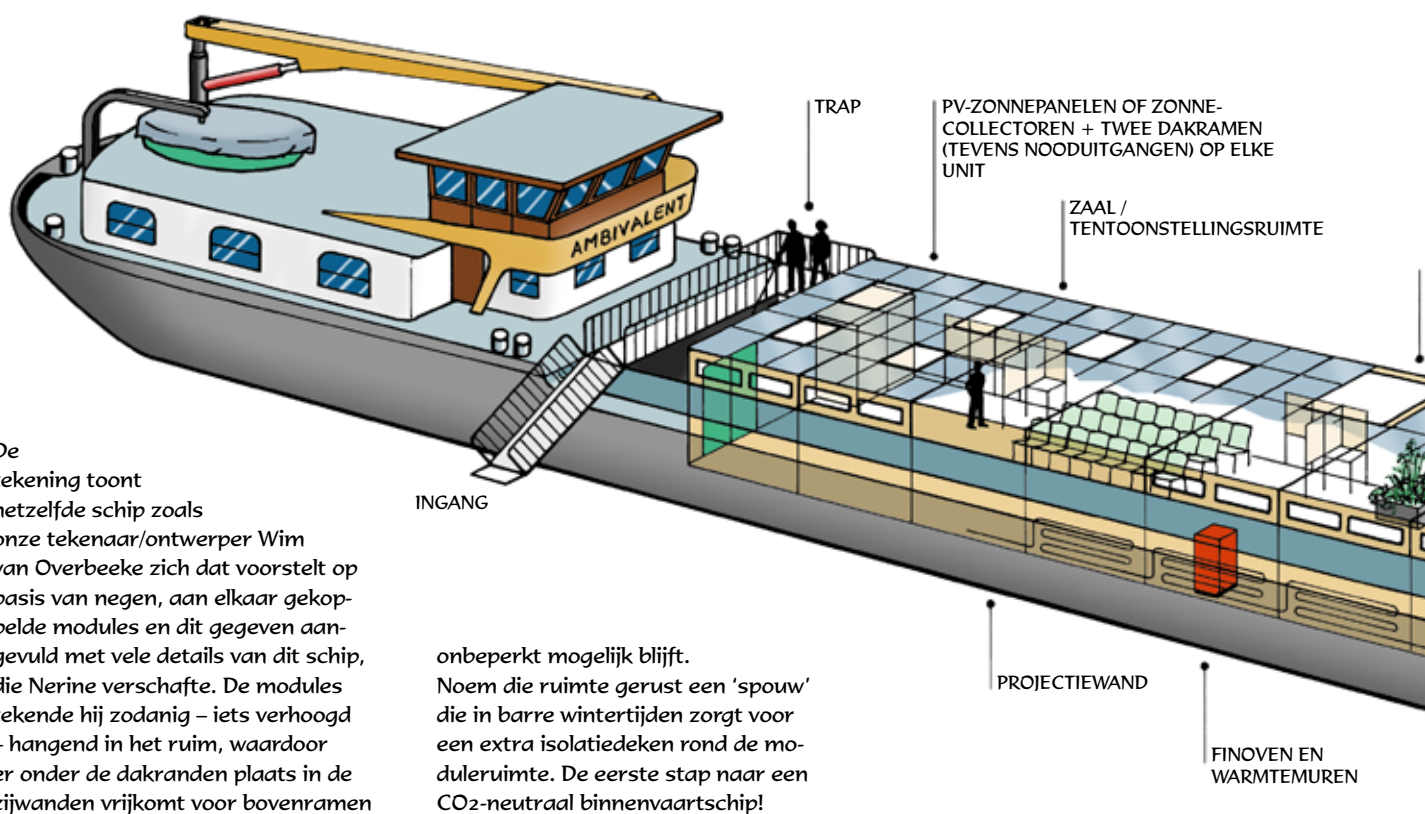
Loop eens onze nu vrij toegankelijke rubriek 'Beter 1x zien' op onze website door! (nee, bij ons ook geen 'cookies'!)

Een tentoonstellingschip

Pas op! Het is nog maar een plan... Maar het fotootje bij deze bijzondere aflevering van 'Beter 1x Zien' laat zien dat een deel van dit plan al realiteit is: de door ons ontworpen schakelmodule die op 14 maart jl. op een werf in Zaandam in opdracht van onze Stichting aan boord werd gehesen van de verlengde kempenaar Ambivalent van het schipperspaar Nerine en haar partner Pieter Buining*.

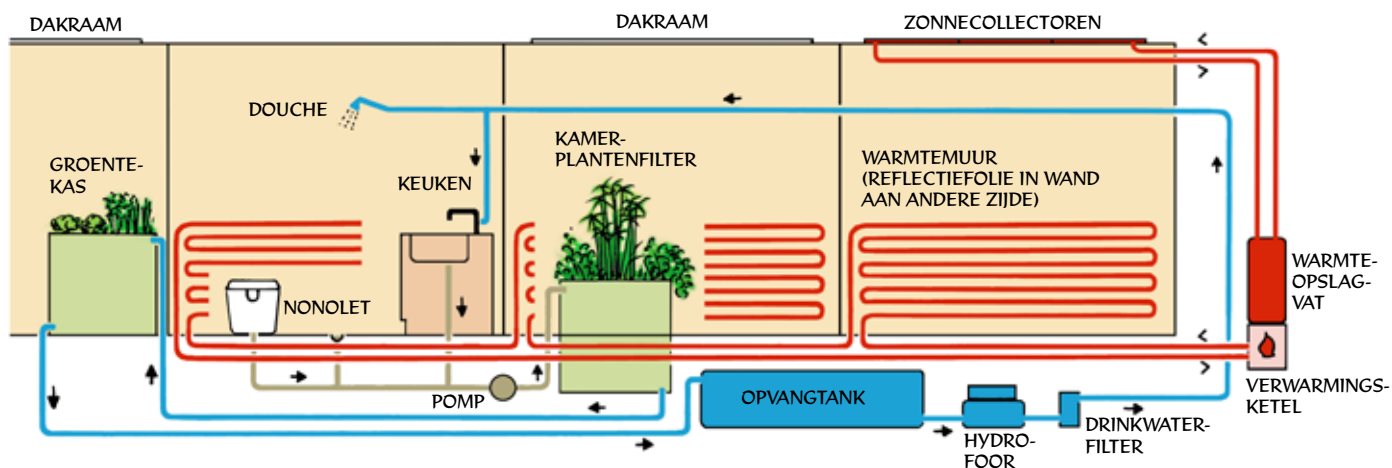
voor zij-uitzicht. Licht is er genoeg in die ruimte van 4,90 m breed, 2,60 m hoog bij $9 \times 3 = 27$ meter lang! Volgens schipper Pieter valt er ook met deze verhoogde modules prima te varen! Binnen in het ruim is er aan weerszijden van de modules onder de gangboorden een loopruimte van 80 centimeter, waardoor zowel installatiewerk aan de modules als onderhoud van de stalen scheepshuid

Wat speelt bij zo'n plan al meteen een hoofdrol? Veiligheid! Vandaar een plafondhoogte die afgestemd is op het bouwvoorschrift en vluchtuitgangen via raamluiken in elk moduledak. Ook is in het inrichtingsontwerp rekening gehouden met een goed zichtbare vluchtroute van entree deur tot entree deur. Brede deuren voor en achter. Veel aandacht is ook besteed aan een natuurlijke ventilatie via bovenramen.



De tekening toont hetzelfde schip zoals onze tekenaar/ontwerper Wim van Overbeeke zich dat voorstelt op basis van negen, aan elkaar gekoppelde modules en dit gegeven aangevuld met vele details van dit schip, die Nerine verschaftte. De modules tekende hij zodanig – iets verhoogd – hangend in het ruim, waardoor er onder de dakranden plaats in de zijwanden vrijkomt voor bovenramen

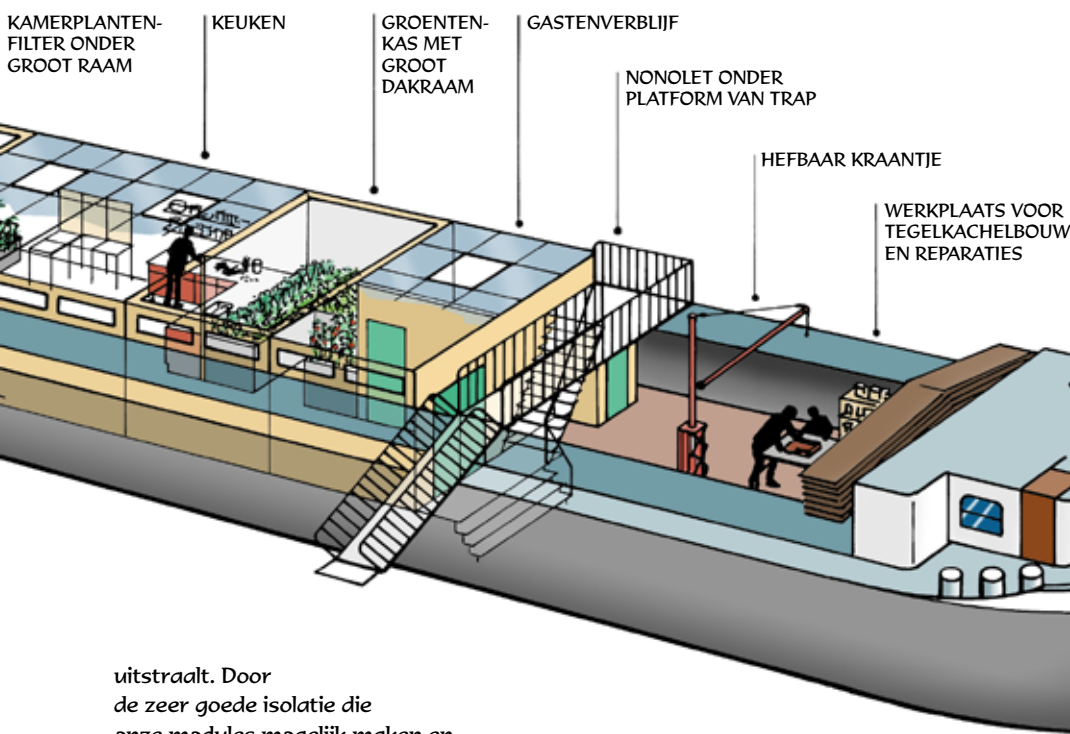
onbeperkt mogelijk blijft. Noem die ruimte gerust een 'spouw' die in barre wintertijden zorgt voor een extra isolatiedeken rond de moduleruimte. De eerste stap naar een CO₂-neutraal binnenvaartschip!





IN MAART VAN DIT JAAR WERD EEN EERSTE MODULE IN HET RUIJM VAN DE 'AMBIVALENT' GEHESEN.

Verwarming op basis van warmtestraling, afkomstig van met leem beklede warmtemuren met watercirculatie. Het water wordt verwarmd door een hoogrendement gasbrander in een Fin-oven die de warmtemuren rechtstreeks door contactoverdracht opwarmt en die zelf ook warmte

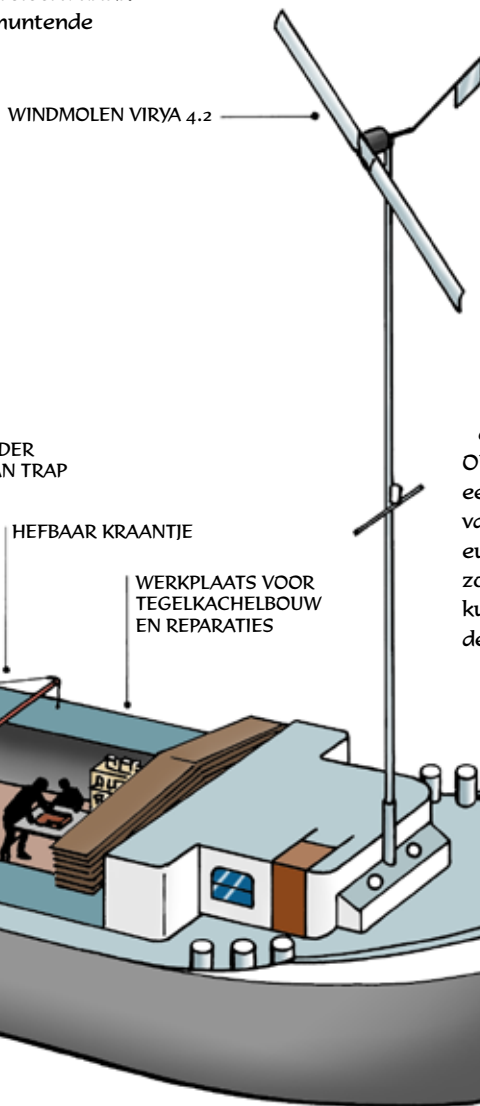


uitstraalt. Door de zeer goede isolatie die onze modules mogelijk maken en de toepassing van stralingswarmte vertrouwen we op een zeer laag gasverbruik. Tegen de tijd dat we heel misschien de eerste gasten aan boord van de Ambivalent mogen verwachten zal de brandstofkeuze al op propaangas zijn gevallen, het gas dat we in dit plan voor verwarming en koken willen benutten. De Fin-oven maakt ook houtstook mogelijk.

Voor de sanitatie wordt gebruik gemaakt van het reuk- en spoelwaterloze Nonolet, waarmee we inmiddels ruim 12 jaar een goede ervaring hebben. Op de daken van de units is ruimte voor 13 zonnepanelen van elk 1m². Dat maakt plaatsing mogelijk van circa 100 panelen van gemiddeld 240 piekWatt elk. Dat is heel veel en

De waterhuishouding aan boord zal geheel berusten op recirculatie van een eigen watervoorraad, aan te vullen met regenwater. De Twaalf Ambachten introduceerde dit systeem al jaren geleden in Boxtel: afvalwater dat een grondige zuivering ondergaat in een verticaal plantenfilter met een nazuivering op basis van nafiltering gevolgd door zuivering via een omgekeerd osmose-membraan. Het eindresultaat is door periodieke meting gecontroleerd drinkwater van uitmuntende kwaliteit.

maakt een grote (dure) accubatterij nodig. Zelfs bij de helft daarvan zou er al ruimschoots stroom zijn voor (led)verlichting, pompen, ventilatoren, computers, communicatie enz. Een deel daarvan zou vervangen kunnen worden door zonnecollectoren en daar zou dan een flink opslagvat (met water, glauberzout o.i.d.) voor warmte bij nodig zijn. Het zou het verbruik van flessengas voor verwarming en koken beduidend kunnen verminderen.



De windmolens (een Virya 4.2 van Adri Kragten) kan dan met zijn vermogen van één kilowatt bij gemiddelde windsterkten bij bewolkt weer prima bijspringen. OK: dit alles vraagt een investering van tienduizenden euro's... Maar die zou aanzienlijk lager kunnen uitvallen bij de vrijwillige inzet van gemo-

tiveerde jongeren, die vakkennis zouden willen opdoen!

*) De Ambivalent is één van de binnenvaartschepen die als de gemeente Almere toestemming verleent deel wordt van een klein dorp in de Pampushaven van schippers en schepen die in de huidige crisis geen eerlijke vrachtprijs meer ontvangen.

Een watermotor aan boord?

Waarom lowtechmagazine.be van Kris zo uniek is en al jaren duizenden lezers trekt is dat het systematisch en vaak verrassend geïllustreerd (on)mogelijkheden, eventueel nut en grenzen van de meest uiteenlopende technieken onderzoekt. En dat altijd overtuigend onderbouwd met cijfers. Bij Kris zijn zo ook al heel wat fabeltjes over 'duurzame techniek' gesneuveld. In dit nummer wilde hij het over de kracht van water hebben.

Kris De Decker

Weinig mensen beseffen dat ze thuis over een extra energiebron beschikken: het water dat uit de kraan komt. Met behulp van een kleine waterturbine kan je in principe elke machine met waterkracht in plaats van met elektriciteit aandrijven. Het gebruik van watermotoren kwam op gang halverwege de 19^e eeuw, vlak voor de komst van het elektriciteitsnetwerk. Vanaf 1840 ontstond er in veel Europese en Amerikaanse steden een distributiesysteem voor drinkwater: de openbare watervoorziening. Er werd al gauw beseft dat het water dat door de leidingen stroomde ook te gebruiken was voor het opwekken van energie.

Een watermotor bestond uit een kleine turbine die in een metalen omhulsel werd opgehangen. De diameter van het wiel varieerde van ongeveer 20 tot 90 centimeter. De kleinste motoren waren bedoeld voor het aandrijven van onder meer naaimachines, figuurzagen of ventilatoren. De iets grotere diameters werden aangeprezen voor het doen werken van onder meer koffiemalers, draaibanken, verfmolens of kerkorgels. De grootste modellen werden ingezet voor liften of cirkelzagen. Een watermotor kon via een dynamo ook elektriciteit produceren, zodat er ook

lampen en radio's mee konden worden aangedreven.

Hydraulische accumulator.



Het maximale vermogen van een watermotor wordt bepaald door twee factoren: de waterdruk en het waterdebiet. De waterdruk in de openbare watervoorziening bedraagt doorgaans tussen de 40 en 70 psi (2,75 tot 4,8 bar). Met een waterdruk van 70 psi en een leidingdiameter van 1,25 centimeter (een typische diameter voor de buizen die tot aan de kraan lopen), bedraagt het maximum vermogen van een kleine watermotor 243 watt. Zelfs na aftrek van het efficiëntieverlies in de motor blijft dat een aanzienlijke hoeveelheid energie: twee tot drie keer meer dan een mens op een stationaire fietsmachine kan volhouden.

Het evidente nadeel van watermotoren is dat er een enorme hoeveelheid drinkwater wordt verbruikt. Met een waterdruk van 70 psi en een pijpdiameter van 1,25 centimeter heb je 7.440 liter water nodig om 1 kilowattuur mechanische energie te produceren. Het gemiddelde elektriciteitsverbruik per huishouden (2,2 personen) in Nederland bedraagt ongeveer 9,6 kilowattuur per dag. Daar is dus 71.424 liter water per dag voor nodig, terwijl de gemiddelde Nederlander nu 130 liter water per dag verbruikt. Wilen we elektriciteit in plaats van mechanische energie, dan is er nog eens twee keer zoveel water nodig. Een op drinkwater draaiende watermotor is dus geen duurzame oplossing. Het kost geld en energie om water drinkbaar te maken, dus de besparing op de elektriciteitsrekening weegt niet op tegen het hoge waterverbruik. Het hoge waterverbruik van watermotoren werd ook in de 19^e eeuw als problematisch gezien. Daarom werden er in een twintigtal steden speciale

netwerken opgezet voor de distributie van water onder hoge druk, dat exclusief bedoeld was voor het produceren van energie. De technologie werd vooral ingezet in havens voor de bediening van hydraulische kranen, bruggen en sluisdeuren. Aangezien het water uitsluitend bedoeld was voor het opwekken van energie, moest er geen drinkwater worden gebruikt. Het water werd opgepompt uit de nabijgelegen dokken of de rivier, waar het na



Een Pelton watermotor.

gebruik weer terecht kwam. De distributie van 'energiewater' werd mede mogelijk gemaakt door de introductie van de hydraulische accumulator, die een veel hogere waterdruk kon leveren dan een watertoren. De waterdruk in de openbare waterleiding is beperkt door de praktische hoogte van een watertoren. Voor een druk van 70 psi is een toren van ongeveer 50 meter hoog nodig. Een waterdruk van 700 psi zou tien keer meer energie kunnen leveren voor hetzelfde waterverbruik, maar dan zou je een watertoren van 500 meter hoog moeten bouwen. De hydraulische accumulator bereikte die hoge waterdruk zonder de nood aan hoogbouw. Het apparaat bestond uit een grote zuiger, verzwaard met ballast, die druk uitoefent op water in een verticale cilinder. Voor een druk van 700 psi was ongeveer 100 ton ballast nodig.

Alternatieven voor elektriciteit

Als er voldoende water beschikbaar is – en dat is in Nederland zowat overal het geval – biedt het gebruik van water onder druk een interessant voordeel tegenover elektriciteit. Het mechanisme dat de waterdruk

produceert (de watertoren of hydraulische accumulator), doet meteen ook dienst als opslagtank voor energie. Dat maakt water onder druk ideaal in combinatie met bijvoorbeeld zonnepanelen. Er kan water in het reservoir worden gepompt als de zon schijnt, waarna de energie 's nachts kan worden gerecupereerd. In tegenstelling tot een batterij is een watertoren of een hydraulische accumulator een zeer efficiënte en volledige duurzame opslagtechnologie. Maar er is wel wat massa voor nodig. De typische accumulator uit de 19^e eeuw, minstens 100 ton zwaar, kon slechts 2 kilowattuur

energie opslaan. Dat is evenveel als een batterij van 50 kilogram. Watermotoren werden ook veelvuldig gebruikt op schepen, aangezien het hoge waterverbruik daar evenmin een rol speelde. Het ging vooral om militaire toepassingen, zoals de bediening van zwaar geschut. Maar dezelfde technologie zou ook voor eender welke andere toepassing kunnen dienen. Er werden aan het eind van de 19^e eeuw zelfs speciale hydraulische accumulators ontwikkeld voor schepen. In plaats van ballast maakten ze gebruik van samengedrukte lucht of springveren.



Boek van King nu gratis thuisgestuurd!

King's honderd jaar oude meesterwerk over de eens zo succesvolle Chinese landbouw 'Vierduizend Jaar

Kringlooplandbouw! Het werd vertaald door Sietz Leeflang en op een in vele recensies en ook door bekende wetenschappers geprezen manier geactualiseerd. Dit boek van bijna 300 pagina's dat inmiddels een tweede schitterend geïllustreerde druk beleefde kunt u nu voor een 'Bolcomprijsje' thuisgestuurd krijgen! Onmisbaar voor iedereen die meer wil weten over de enig echt duurzame landbouw, die de mensheid ooit gekend heeft en die als we willen terug kan komen! Maak € 23,50 over op giro 39 39 39 3 van Stichting De Twaalf Ambachten en het komt er aan!

Hoe een ambacht culturele verschillen overbrugt



Alberto Cavanna - **De man die de dagen niet telde**. Amsterdam 2013. Uitgegeven door Serena Libri. ISBN 9789076270777.

Peter van Veen

De Italiaanse schrijver Alberto Cavanna groeide op in een familie die al generaties schepen bouwde. Eigen ervaringen en de actualiteit leverde een indrukwekkende roman op.

Mohammed, een jonge Tunesische bootvluchteling, komt na lange omzwervingen in een klein Italiaans kustplaatsje terecht. Een oude man, Cristoforo, treft de jongen voor zijn werkplaats aan en weet eerst niet wat hij met hem moet beginnen. De man is bezig een zeilschip te bouwen. De jongen begint hem te helpen en al gauw doen de culturele verschillen en de taalbarrière er niet meer toe, als blijkt dat de jongen in zijn land hetzelfde vak, schepen bouwen, van zijn vader heeft geleerd.

Zij hebben beiden een passie voor schepen en de zee. De band tussen de twee wordt onverbrekelijk, als zij elkaars voorgeschiedenis leren kennen, beiden hebben veel verdriet gekend. Voordat zij elkaar troffen, zaten zij elk in een uitzichtloze situatie. Met de steun die zij aan elkaar hebben, vinden zij

hieruit een uitweg. Het schip wordt een gezamenlijk project.

De keuze de jongen onderdak te geven, wordt niet geaccepteerd en de man wordt gedwongen hiervoor een oplossing te bedenken. Hij komt tot een verrassende, radicale keuze. Vanaf dat moment is de man meer en meer op de hulp van de jongen aangewezen. Met zijn keuze is de man de personificatie van de felle kritiek die hiermee geleverd wordt op de wijze waarop met vluchtelingen en ouderen wordt omgegaan. Meer geef ik over het verhaal niet prijs. Mocht u nieuwsgierig zijn geworden, hieronder een fragment dat al iets laat proeven van de sfeer van dit boek:

'Mimmo, zo peinsde de man, was goed in boten bouwen, al was het wat primitief. Alsof de zee hun beider vakmanschap niet uiteendreef maar dichterbij elkaar bracht, zij het dat de details niet overeenkwamen. De oude man bedacht toen dat zijn grootvader altijd tegen hem zei dat de zee verbindt, niet scheidt. Dat was iets wat hij toen nooit helemaal begrepen had zoals hij dat nu wel begreep, nu hij samen met de jongen werkte.

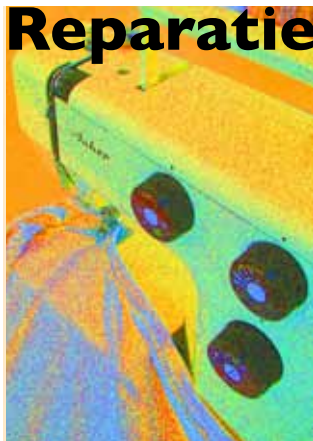
Ook Mohammed beseftte dat de oude man op dezelfde manier werkte als zijn vader, alleen was hij nauwkeuriger en had gereedschap waarvan zij het bestaan niet eens kenden.

In al de dagen die zij samen hadden doorgebracht had de oude man hem geleerd elk onderdeel zodanig te bewerken dat het aan beide zijden volkomen symmetrisch was, terwijl zijn vader de romp samenstelde uit het weinige hout dat voorhanden was en al blij was als het een beetje overeenkwam.

De oude man had hem geleerd de beplanking zorgvuldig te schuren om die te beschermen tegen rot en zout, terwijl zij die onafgewerkt aanbrachten, met de ribbels van de handzaag nog zichtbaar. Hij had hem geleerd het kale hout met twee lagen van au bain marie opgewarmde lijnolie te impregneren en daarna nog minstens twee lagen loodmenie aan te brengen, die de oude man zelf aanmaakte met een vreemd poeder. Toen ze daarna de naden van de romp onder de waterlijn gingen breekuwen gaf hij hem gereedschap dat zo gespecialiseerd was dat Mohammed dacht dat het van een meubelmaker of een werktuigbouwkundige was, niet van een timmerman die vissersboten maakte.'

Reparatie-atelier in Gent

Tom Bouman*



Ik heb Gerda ontmoet op het grote Repareerfeest, dat de laatste zondag van mei in de Vooruit in Gent werd georganiseerd. De Vooruit bestaat dit jaar 100 jaar als een bastion van sociaal-cultureel vakbondswerk, met een café en een theaterzaal en veel meer ruimtes die intensief gebruikt worden. Deze keer dus waren op allerlei plekken mensen welkom, die kleine reparaties moesten laten uitvoeren (of zelf doen, zo nodig met hulp) aan elektrische apparaten, kleding, fietsen, stoelen, meubels en speelgoed. Ik had een hoeslaken meegenomen, dat door slijtage nu ook aan de gesloten kant open was. Met naaiwerk heb ik geen ervaring, maar het leek me een kwestie van eenvoudig zomen.

Het was er druk. In de rij aan de info-balie raakte ik met Gerda in gesprek. Ze zocht er informatie over al die organisaties, stichtingen, v.z.w.'s (verenigingen zonder winst oogmerk) en netwerken die zich er presenteerden, elk met eigen website: BewustVerbruiken, Ecoplan, Lets, Gedeeld Door, Wij Delen, Transitie, en natuurlijk en vooral de organiserende instantie Stichting Repair Café. 'Die het concept in Nederland op de kaart zette', volgens het fraaie drukwerk met de slogan "Weggooien? Mooi niet!'

Toen Gerda aan de beurt was hoorde ik haar gesprek met de balie-dame. Zelf had ze al sinds een paar jaar in een Gents buurtcentrum iets dergelijk georganiseerd, met financiële steun van het hier sterk gedecentraliseerde stedelijke buurtwerk 'Wijk aan Zet'. Ze overwoog om het ook maar Repair Café te noemen, wat korter en moderner dan haar "t Ateljeetje", waar buurtbewoners van naaimachines gebruik kunnen maken, en de 'Doe-het-zelf-velokliniek'. Repair Café? Mooi niet, vertelde de balie-dame, want de Nederlandse stichting heeft de naam als merk gedeponeerd om collectief publiciteit te maken. Met een soort franchise-overeenkomst, waarbij ook meteen

een collectieve aansprakelijkheidsverzekering moet worden afgesloten. En hulp en info bij het opzetten van een eigen Repair Café, dat via de landelijke website www.repaircafé.be net als de Nederlandse moederorganisatie www.idem.dot.nl van heinde en ver enthousiaste bezoekers zal aantrekken.

Om mijn hoeslaken te laten repareren moest ik een formulier met het in Nederland ontworpen ludieke logo van Repair Café invullen en een wachtnummer in ontvangst nemen. Al wachtend wandelde ik nog wat rond in de Vooruit en bekeek een demonstratie van een 3-D-printer, waarmee je niet alleen wapens en kogels kunt printen, zoals we in persberichten konden lezen, maar ook heel mooie sieraden van gegarandeerd milieubewust bioplastic. Bij een andere stand kon je voor € 5 gebroken serviesgoed laten lijmen, niet onzichtbaar weliswaar maar juist zo zichtbaar en esthetisch mogelijk, met dikke strepen goudkleurige kit. Een Japanse uitvinding, Kintsugi Repair, die Kunst maakt van Kapot. Een eveneens esthetische jongedame dacht ernstig na over de reclame-tekst, die ze op een leetje wilde krabbelen, zeer ambachtelijk. 'Repareer ze nu' had ze bedacht. Ze keek me dankbaar aan toen ik voorstelde 'maak ze heel! ...

mooi'. Ik betreurde mijn leeftijd, de sjans voorbij.

Mijn hoeslaken heb ik bewaard voor 't Ateljeetje van Gerda. Er stond een kinderfietsje te wachten tot een Turkse buurtbewoner er aan zou komen sleutelen met het materiaal van Wijk aan Zet. Drie Vlaamse en vier Turkse vrouwen waren er met allerlei naaigarwei bezig. Er was nog een naaimachine vrij, waarop ik na enige instructie voor het eerst in mijn 75-jarig leven mijn hoeslaken zoomde, apetrots. Gerda kwam wat later. Ze was tevree dat ik de weg naar haar reparatie-atelier gevonden had, dat geen Repair Café mag heten van de Nederlandse rechthebbers op die naam.

Gerda is gepensioneerd, net als ik, alleen nog maar sinds twee jaar. Daarvoor was ze docente sociale agogiek aan de Gentse universiteit, maar daar laat ze zich niet op voorstaan. Ik heb het gevoel dat de mensen hier in Vlaanderen wat bescheidener zijn dan in Nederland. En ook wat meer gevoel hebben voor de sociale ecologie van 'grass roots', van onderop. Het zal wel groeien, als gras. Herstelwerk, zelfs multi-cultureel.

**oud-journalist (o.a. Parool, HP-de Tijd, Vara enz.) Bouman, woont in Gent, waar hij actief is als uitgever (hetkleinewerk@skynet.be) en auteur met internetpublicaties.*

Colofon

De Twaalf Ambachten Nieuwsbrief is een publicatie van de gelijknamige stichting, die zich al 35 jaar beijvert voor leven, wonen en werken naar menselijke maat en naar ecologische maatstaven.

Redactie: Sietz Leeflang, Kris De Decker, Peter van Veen, Wim van Overbeeke (ook vormgeving), Caroline Leeflang (eindredactie).

Donateurs van de Stichting De Twaalf Ambachten ontvangen deze nieuwsbrief en krijgen korting bij rondleidingen in het bezoekerscentrum van de Weide in Boxel, na telefonische opgave. Zie ook de mededelingen van de Weide op onze website. Ook genieten donateurs 10% korting op onze eigen uitgaven en op de deelnameprijs van studiedagen. Minimum-donatie per jaar € 22,50. Buitenland binnen Europa: € 29,50; Buiten Europa: € 35,50. Deze bedragen overmaken op onze postgirorekening NL48 INGB 0003 9393 93, BIC: INGBNL 2A t.n.v. De Twaalf Ambachten, Boxel NL.

Adres: Stichting De Twaalf Ambachten, centrum voor ecologische technieken, Dorpsstraat 99, 4511 ED Breskens. Tel. 0117 - 386863. E-mail: info@de12ambachten.nl; website: www.de12ambachten.nl.